Transport Canada

1991-92 Estimates

Part III

Expenditure Plan

91-03437/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1991

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1992-III-48
ISBN 0-660-56367-3

1991-92 Estimates

Part III

Transport Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

The Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses which the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents as well as to aid in assessing the program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Transport Canada is a single-program department comprising six major activities: Policy and Coordination, Marine/Canadian Coast Guard, Aviation, Airports, Surface and Departmental Administration.

This single program/multiple activities structure permits the Minister and department to deliver a program mix that fulfills diverse operational, regulatory, research and policy objectives, within a finite funding framework.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1991-92 1-4
B. Use of 1989-90 Authorities 1-8

Section I
Program Overview

A. Plans for 1991-92 and Recent Performance
1. Highlights 1-9
2. Financial Summaries 1-12
B. Background
1. Introduction 1-17
2. Mandate 1-17
3. Program Objective 1-17
4. Program Organization for Delivery 1-17
C. Planning Perspective
1. External Factors Influencing the Program 1-21
2. Initiatives 1-22
3. Update on Previously Reported Initiatives 1-25
D. Program Effectiveness 1-28

Section II
Analysis by Activity

A. Policy and Coordination 2-1
B. Marine/Canadian Coast Guard 2-11
C. Aviation 2-33
D. Airports 2-49
E. Surface 2-55
F. Departmental Administration 2-69

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
1. Financial Requirements by Object 3-1
2. Personnel Requirements 3-2
3. Capital Expenditures 3-4
4. Transfer Payments 3-27
5. Revenue 3-32
6. Loans, Investments and Advances 3-37
7. Net Cost of Program 3-39
B. Other Information
1. Canadian Coast Guard Fleet 3-40
2. Investment in the Coast Guard Fleet 3-41
3. Ship Source Oil Pollution Fund 3-42
4. Details of Legal Mandate 3-43
5. Summaries of Funding Through Appropriations -Crown corporations 3-45

Index 3-48

Spending Authorities

A. Authorities for 1991-92 - Part II of the Estimates

Authority is requested to spend $1,996,895,117 to operate the Transport Program during the 1991-92 fiscal year. Existing statutes authorize the net expenditure of an additional $151,384,100.

Financial Requirements by Authority

Vote (thousands of dollars)		1991-92 Main Estimates	1990-91 Main Estimates
	Transport		
1	Operating expenditures	**441,798**	596,402
5	Capital expenditures	**663,598**	622,612
10	Grants and contributions	**231,735**	256,851
15	Payment to the Canarctic Shipping Company Limited	**6,672**	5,459
20	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	**35,575**	30,630
25	Payments to Canada Ports Corporation	**32,350**	23,350
30	Payments to Marine Atlantic Inc.	**144,558**	136,800
35	Payments to VIA Rail Canada Inc.	**411,900**	435,000
40	Payment to St. Lawrence Seaway Authority	**28,700**	27,300
45	Payment to CN Railway for benefits provided to employees	**9**	37
(S)	Minister of Transport - Salary and motor car allowance	**51**	49
(S)	Termination of tolls - Victoria Bridge	**2,815**	2,600
(S)	Contributions to employee benefit plans	**148,518**	128,848
	Appropriations not required		
-	Payment to Atlantic Pilotage Authority	-	200
-	Payment to Laurentian Pilotage Authority	-	375
	Item not required		
-	Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	-	(94,234)
	Total Budgetary	**2,148,279**	2,172,279

Votes - Wording and Amounts

Vote (dollars)		1991-92 Main Estimates
	Transport	
1	Transport - Operating expenditures, and (a) authority to make recoverable advances for transportation, stevedoring and other shipping services performed on behalf of individuals, outside agencies and other governments, in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in navigation, including navigational aids, and shipping; (b) authority to make expenditures on other than federal property in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics; (c) authority for the payment of commissions for revenue collection pursuant to the Aeronautics Act; (d) subject to paragraph (e), authority to spend revenue received during the year excluding that received from activities under the Surface Activity; and (e) authority to spend revenue received during the year in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics of an amount equal in the opinion of the Minister of National Revenue, to the net amount received during the year from the air transportation tax payable under Part II of the Excise Tax Act.	441,798,000
5	Transport - Capital expenditures including contributions to provinces or municipalities, local or private authorities towards construction done by those bodies.	663,598,000
10	Transport - The grants listed in the Estimates and contributions including payments to supplement pension allowances under the Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees' Provident Fund Act.	231,735,117
15	Payment to the Canarctic Shipping Company Limited to be applied by the Company in the payment of the excess of the expenditures over therevenues of the Company during the calendar year 1991.	6,672,000
20	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Corporation (exclusive of depreciation on capital structures and reserves) in the operation of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Montreal.	35,575,000
25	Payments to the Canada Ports Corporation for: (a) dust control and hydro costs at the Port of Churchill, Man.; and (b) providing handling and storage facilities and a rail ferry terminal at the Port of Sept-Îles, Quebec	32,350,000

Votes - Wording and Amounts (Cont'd)

Vote (dollars)		1991-92 Main Estimates
30	Payments to Marine Atlantic Inc. in respect of: (i) the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and for transportation activities including the following water transportation services pursuant to contracts with Her Majesty: Newfoundland ferries and terminals; Newfoundland Coastal service and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. to the New England States, USA ferries and terminals; Digby, N.S. to Saint John, N.B. ferries and terminals (ii) payments made by the company of the costs incurred for the provision of early retirement benefits, severance and other benefits where such costs result from employee cut backs or the discontinuance of reduction of a service (iii) financial assistance to a subsidiary company involved in ship repair or ship maintenance	144,558,000
35	Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract or discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No.1, 1977.	411,900,000
40	Payment to the St. Lawrence Seaway Authority in respect of an enhanced maintenance program for the Welland Canal including necessary capital expenditures.	28,700,000
45	Payment to reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company for the prescribed portion of the costs incurred by it for benefits provided to its adversely affected employees in respect of changes of a permanent nature arising from the rationalization of railway operations provided by the TerraTransport Division of Canadian National Railway Company in Newfoundland and implemented in accordance with government approved plans for the provision of Newfoundland transportation services.	9,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1991-92 Main Estimates								1990-91 Main Estimates
	Author-ized person-years*	Budgetary					Non Budgetary	Total	
		Operating	Capital	Transfer payments	Less: Revenues credited to the Vote	Total	Loans, Invest-ments and Advances		
Policy and Coordination[1]	315	698,474	1,589	171,097	-	871,140	-	871,140	883,912
Marine/Canadian Coast Guard[2]	5,957	521,219	155,794	1,859	15,044	663,828	-	663,828	722,345
Aviation	7,057	589,198	319,499	1,061	518,653	391,105	-	391,105	437,405
Airports	3,915	378,564	172,158	46,227	596,947	-	-	-	(94,234)
Surface	423	39,534	3,200	13,987	-	56,721	-	56,721	62,017
Departmental Administration	2,466	163,108	11,380	319	9,322	165,485	-	165,485	160,834
	20,133	2,390,097	663,598	234,550	1,139,966	2,148,279	-	2,148,279	2,172,279
1990-91 Authorized Person-Years*	19,839								

* See Figures 3-2 and 3-3, p. 3-2, for additional information on person-years.

1. The Policy and Coordination activity includes payments to the following Crown corporations: The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. ($35,575,000, Vote 20); Canada Ports Corporation ($32,350,000, Vote 25); Marine Atlantic Inc. ($144,558,000, Vote 30); VIA Rail Canada Inc. ($411,900,000, Vote 35); the St. Lawrence Seaway Authority ($28,700,000, Vote 40) and Canadian National Railways ($9,000, Vote 45).

2. The Marine/Canadian Coast Guard activity includes payments to Canarctic Shipping Company Limited ($6,672,000, Vote 15).

Further details concerning budgetary appropriations for Crown corporations are displayed in Section III, Supplementary Information, starting on p. 3-45.

B. Use of 1989-90 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
	Transport Program			
1	Operating expenditures	623,486,000	718,730,925	708,717,324
5	Capital expenditures	565,411,000	563,082,002	583,156,136
10	Grants and contributions	294,857,805	265,225,806	248,012,101
11	Canada Harbour Place Corporation	1	1	-
15	Payment to Canada Ports Corporation	27,000,000	27,000,000	26,650,000
16	Payments to Canada Ports and other Corporations	1	1	-
17	Payments to Canada Ports Corporations	-	5,556,800	5,403,095
20	Payments to Canarctic Shipping Co. Ltd.	4,806,000	8,071,000	7,739,583
25	Payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	10,684,000	14,284,000	13,947,832
26c	Payments to Laurentian Pilotage Authority	-	1,903,000	1,672,590
30	Payments to Marine Atlantic Inc.	253,467,000	265,467,000	265,466,477
35	Payments to VIA Rail Canada Inc.	541,000,000	521,456,452	521,119,582
40	Payments to St. Lawrence Seaway Authority	26,900,000	26,900,000	26,900,000
45	Payments to CN Railway	18,000	155,754	82,457
46b	CN Railway - Forgiveness of dividends	-	1	-
(S)	Minister of Transport — salary and motor car allowance	47,800	48,200	48,200
(S)	Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	(82,550,000)	263,920,671	(58,536,181)
(S)	Termination of tolls — Victoria Bridge	3,000,000	3,324,449	3,324,449
(S)	Contributions to employee benefit plans	120,840,000	118,760,000	118,760,000
(S)	Refunds of amounts credited to revenue in previous year	-	84,493	84,493
	Total Budgetary	2,388,976,607	2,803,970,555	2,472,548,138
L50	Loan to Prince Rupert Port Corporation	17,260,000	17,260,000	17,260,000
(S)	(L) Loans to the Canada Ports Corporation for working capital	-	10,000,000	-
(S)	(L) Loans to the St. Lawrence Seaway Authority	-	10,000,000	-
	Total Non-Budgetary	17,260,000	37,260,000	17,260,000
	Total Department - Budgetary and Non-Budgetary	2,406,227,607	2,841,230,555	2,489,808,138

Section I
Program Overview

A. Plans for 1991-92 and Recent Performance

1. Highlights

Long term strategic directions provide a framework for the department's activities in the '90s. Short to mid-term priorities indicate how Transport Canada will pursue those directions in the immediate future, recognizing that this pursuit is, itself, a dynamic process where priorities must be refined constantly in response to changing circumstances.

Following are highlights of these priorities and related recent performance.

Policy Development Priorities

The Royal Commission on Passenger Transportation: The government has established a Royal Commission which will set the agenda for passenger transportation in the 21st Century. Transport Canada will continue to support the work of the Commission and, through the departmental Inquiries Secretariat set up in 1990, will evaluate, examine and respond to its interim report.

Integrated Surface Freight Transportation Strategy: Work is underway on a national strategy designed to achieve a new inter-modal system for freight. This goal is to help Canadian shippers and carriers meet increasing pressures resulting from a changing competitive environment. Highways will be assessed as one element of the freight strategy.

Cost Recovery Policy: The department will conclude consultations with industry and move to implement the policy, as revised through consultations, in 1991. (p.1-23).

Substance Use in Transportation Safety Sensitive Jobs: The department has developed a comprehensive and balanced substance use policy that offers a program of prevention, education and rehabilitation for all employees in safety-sensitive positions in the federal transportation sector. It is consistent with, and supports, the National Drug Strategy. Legislation and regulations will be drafted in 1991 (p. 1-25).

Agriculture Transportation Programs: Under Agri-food policy review being carried out by Agriculture Canada, transportation is a key component being investigated by the Transportation Committee. The Committee released its report in July, 1990, analyzing possible changes to the Western Grain Transportation Act (WGTA), Feed Freight Assistance and the Minimum Compensatory Rate for Canola products. Transport is committed to work closely with Agriculture Canada to examine various options and implications. (p. 1-22)

Air Transportation Policy: The department will respond to recommendations of the Minister's Task Force on Aviation once its work is completed. On the Canada-U.S. Air Transport Agreement, negotiators will explore the prospect of "open skies" and "cabotage" regimes. Consultations are

under way to seek input from other departments and stakeholders, including communities, provincial governments, Canadian airlines, unions and the travelling public (pp. 1-22, 1-23).

Operational Priorities

Legislation/Regulation: The overall philosophy of regulation will be to support safe transportation while ensuring that regulations allow Canadian industry to compete in international markets. The department is working closely with the modes regulated, to simplify existing regulations without compromising safety.

Transportation Safety and Security: The department will maintain and enhance transportation safety and security by:

- developing further responses to findings of the Dryden Inquiry and Dubin Commission recommendations. Restrictions on take-offs in ice or snow conditions have already been accepted and legislative amendments published. In regards Dubin, new airworthiness regulatory requirements will be implemented in January, 1991 (p. 1-23);

- developing further railway safety and security regulations and programs. Transport assumed full responsibility for railway safety from the National Transportation Agency in 1989 (p. 1-24);

Operational Air Transportation Initiatives: Transport Canada will initiate a number of measures to maintain and ensure an efficient and competitive air transportation system. Examples are:

- continued adjustments to the air traffic control system to manage current and future demands. Controller training has been increased substantially (p. 2-74). Recent changes to the air traffic system have increased responses to flight clearance requests and have enhanced system efficiency (p. 1-26);

- the transfer of airports to Local Airports Authorities. Negotiations are continuing with interested parties in Vancouver, Edmonton, Calgary and Montreal (Dorval and Mirabel) (p. 1-26). The department received approval to wind down the Airports Revolving Fund effective April 1, 1991. As well as enhancing the department's overall cash management flexibility, approximately $ 400 M has been contributed to government revenues over the 21 year life of the fund;

- studies to meet capacity needs at Pearson and Vancouver international airports. The department is also assessing recently developed options to meet long-term aviation needs for Southern Ontario airports (p. 1-26);

- emergency response initiatives that will strengthen safety, firefighting and other emergency response capabilities across Canada (p.1-26).

Environmental Objectives: The department will contribute to ongoing federal environmental objectives:

- managing the destruction of PCBs on a department-wide basis. The Airports Group is identified as lead-agency to co-ordinate and implement the process on behalf of all modes (p. 1-24);

- proceeding with regulatory changes governing the transportation of dangerous goods (p. 1-24);

- responding to and implementing, in conjunction with Environment Canada and the Department of Fisheries and Oceans, the recommendations of the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability. Prevention will continue to be the first line of defence against marine pollution (p. 1-22);

- contributing to the development of regulations under the new Canadian Environmental Assessment Act and implementing the government's new Green Plan (p. 1-22); and

- reviewing the regulation of vehicle emissions to phase in more stringent standards (p. 1-24).

2. Financial Summaries

Figure 1-1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92			Forecast[1] 1990-91		
	Expenditures	Revenue Credited to Vote	**Net Expenditures**	Net Expenditures	Change	For Details See Page
Budgetary						
Policy & Coordination	871,140	-	**871,140**	871,459	(319)	2-1
Marine/Canadian Coast Guard	678,872	15,044	**663,828**	699,568	(35,740)	2-11
Aviation	909,758	518,653	**391,105**	394,628	(3,523)	2-33
Airports	596,947	596,947	**-**	-	-	2-49
Surface	56,721	-	**56,721**	59,899	(3,178)	2-55
Departmental Administration	174,807	9,322	**165,485**	196,446	(30,961)	2-70
	3,288,245	1,139,966	**2,148,279**	2,222,000	(73,721)	
Person-Years						
Controlled by TB			**20,133**	20,228	(95)	
Others			**18**	13	5	
			20,151	20,241	(90)	3-2

1 The 1990-91 Forecast data, in this and all subsequent similar multi-year comparative schedules, are based on information available to management at 30 November, 1990.

Explanation of Change: Total budgetary financial requirements for 1991-92 are $73.7 million, or 3.3% lower than the 1990-91 forecast expenditures. The decrease is a result of the following:

	$ Millions
• **Gross Operating:** decreased salary and wage costs commensurate with lower person-year approvals ($20.5 million) and decreased other operating costs ($79.4 million), primarily in Marine (p. 2-13), Aviation (p. 2-34) and Airports (p. 2-49)	(102.8)
• **Vote-Netted Revenues:** decreased requirements associated with higher levels of Air Transportation Tax (ATT) collections, allocated to Aviation (p. 2-34). Wind-down of Airports Revolving Fund (ARF) decreased ATT allocation to Airports (p. 2-50)	(56.2)
• **Capital:** increase due primarily to CAATS implementation in Aviation (p. 2-34)	90.7

	$ Millions
• **Grants and Contributions:** minor net decrease resulting from normal cash-flow fluctuations. No major new programs undertaken. Arctic B & C Airports transferred to Government of Northwest Territoties	(5.0)
• **Payments to Crown Corporations:** minor net decrease. See Policy and Coordination (p. 2-2) for details	(0.4)

Explanation of 1990-91 Forecast: The 1990-91 forecast is $49.7 million or 2.3% higher than 1990-91 Main Estimates of $2,172.3 million. The difference is explained by the following:

	$ Millions
• **Gross Operating:** reduced other operating costs ($52.1 million) were offset by higher salary and wage costs ($88.6 million) arising from delayed contract settlements across the department and increased person-year allocations to Aviation (p. 2-35)	36.4
• **Capital:** impact of fixed asset accounting policy (FAAST) transferred $45.9 million from capital to operating; imposed project delays and deferrals accounted for savings of $76.9 million across the department	(122.8)
• **Vote-Netted Revenue:** the elimination of internal recoveries by Aviation, from the Airports Revolving Fund (ARF), account for $119.3 million of the resulting increase in net financial requirements. Balance primarily comprises decreased ATT due to lower traffic volumes	155.0
• **Grants and Contributions:** decreased payments in grants and contributions primarily in Policy and Coordination (p. 2-2) and Airports (p. 2-50)	(19.9)
• **Payments to Crown and Other Corporations:** minor net increase due to normal cash flow changes in Policy and Coordination (p. 2-3) and increased requirements in Marine (p. 2-14)	1.0

Figure 1-2: 1989-90 Financial Performance

(thousands of dollars)	Actual	1989-90 Main Estimates	Change	For Details See Page
Budgetary				
Policy & Coordination	1,091,822	1,134,469	**(42,647)**	2-3
Marine/Canadian Coast Guard	709,990	601,350	**108,640**	2-16
Aviation	408,586	506,209	**(97,623)**	2-36
Airports	-	(82,550)	**82,550**	2-51
Surface	54,289	66,418	**(12,129)**	2-57
Departmental Administration	186,438	163,072	**23,366**	2-72
	2,451,125	2,388,968	**62,157**	
Non-Budgetary				
Policy & Coordination	17,260	17,260	-	2-3
	2,468,385	2,406,228	**62,157**	
Person-Years*: Contrc'led by TB	20,096	20,202	**(106)**	
Other	12	18	**(6)**	
	20,108	20,220	**(112)**	3-2

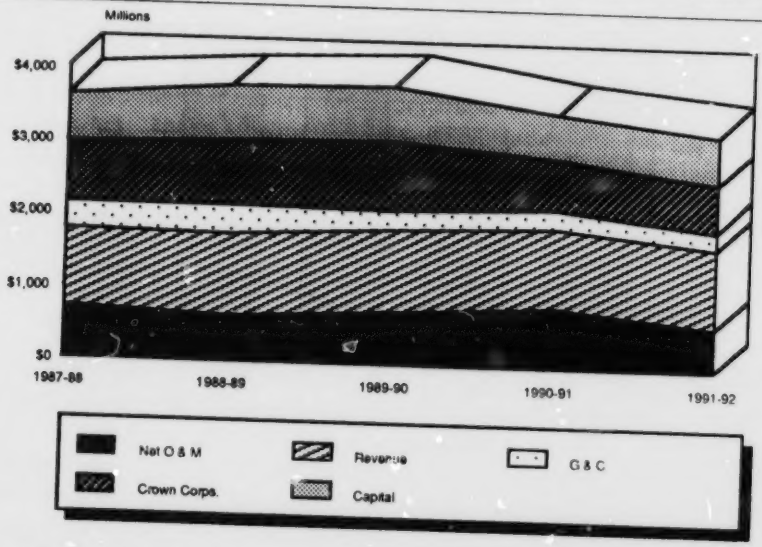
* See Figures 3-2 and 3-3, p. 3-2, for additional information on person-years. Reporting on "Other" person-years commenced in 1989-90.

Explanation of change: The authorized level of budgetary spending in 1989-90 was increased to $2,804.0 million through Supplementary Estimates. The revised authority, by type of expenditures, is displayed in "Use of 1989-90 Authorities-Volume II of the Public Accounts" (p. 1-8). The difference between Actual expenditures and original Main Estimates is attributed to the following major factors:

	$ Millions
• **Gross Operating:** a net decrease primarily due to savings in other operating costs	(28.6)
• **Vote-Netted Revenue:** an actual increase of $27.0 million was offset by the restatement and resulting decrease in recoveries of $114.4 million due to wind-down of Airports Revolving Fund	87.4
• **Capital:** net increased expenditures primarily in Marine (p. 2-17) and Airports (p. 2-51)	44.7
• **Grants and Contributions:** details of decreased requirements are found in Policy & Coordination (p. 2-4) and Surface (p. 2-58)	(46.5)
• **Payments to Crown and Other Corporations:** net increase in payments in Policy and Coordination (p. 2-4)	5.1

In summary, Figure 1-3 provides a graphic overview of the five-year trend in departmental expenditures. Note that revenues are displayed as an absolute value and that all data have been adjusted to a common, 1991-92, constant dollar basis.

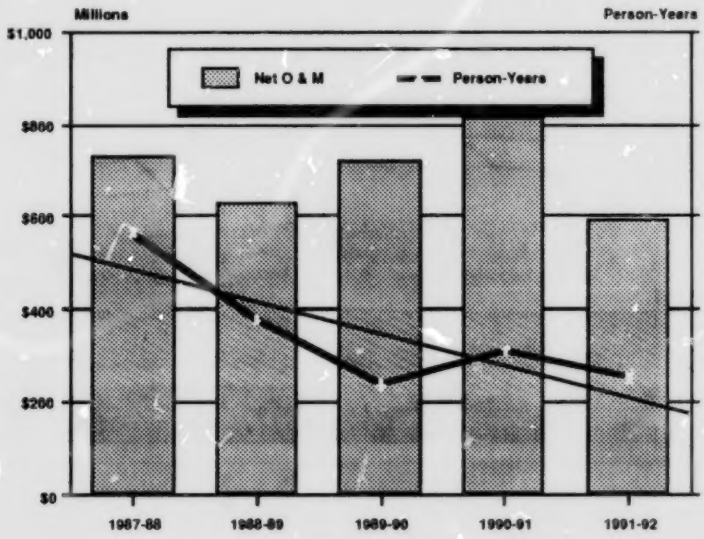
Figure 1-3: Performance by Expenditure Category (1991-92 Constant Dollars)



Incorporating the effects of inflation, the department's financial performance reflects "doing more with less". In the face of higher system demands and increasing cost pressures, total resources required to deliver the program mandate have remained fairly constant. Changes in levels of subsidies are approved by government and administered by the department - it does not control these levels of expenditures. Since 1985-86, Transport has absorbed $185.6 million in foregone non-salary inflation allowances, traditionally funded by TB, without reducing programs.

Figure 1-4 provides an indication of departmental performance in terms of net operating costs (which level is primarily a direct function of total revenues, recoveries and air transportation taxes collected each year) and the achievement of tangible reductions in person-years. Major contract settlements, totalling $182M in back pay, were concluded in 1989-90 and 1990-91.

Figure 1-4: Performance - Net Operating/Person Years



In 1990-91, Treasury Board provided person-year relief to accommodate safety-related concerns, primarily in the Aviation activity. This level of support was not maintained as an ongoing adjustment to the department's person-year base.

B. Background

1. Introduction

The Department of Transport was established in 1936 by the Department of Transport Act which amalgamated functions of the Department of Railways and Canals, Department of Marine, and the Civil Aviation Branch of the Department of National Defence.

Federal responsibilities for transportation originated from the jurisdiction outlined in the British North America Act. These responsibilities have evolved to include coordination and regulation to ensure safety and efficiency in aeronautics, navigation, shipping facilities, ferries, railways and canals connecting provinces or connecting a province with any foreign country and are exercised through the Department of Transport.

2. Mandate

The principal acts governing Federal transportation activities are the Constitution Act, the Department of Transport Act, and the National Transportation Act. A listing and discussion of Acts additional to these may be found on p. 3-43.

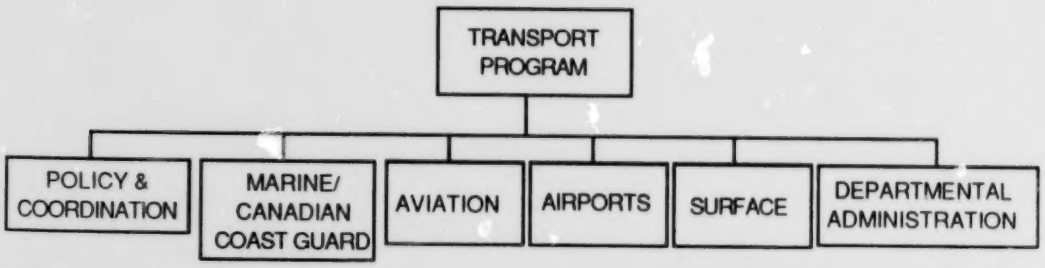
3. Program Objective

The Transport Program objective is to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The single program/multiple activity structure that came into effect formally on April 1, 1987, is displayed as Figure 1-5 below. It is used to present the expenditure plan for 1991-92 as well as forecast expenditures for 1990-91 and three years of actual expenditures.

Figure 1-5: Activity Structure



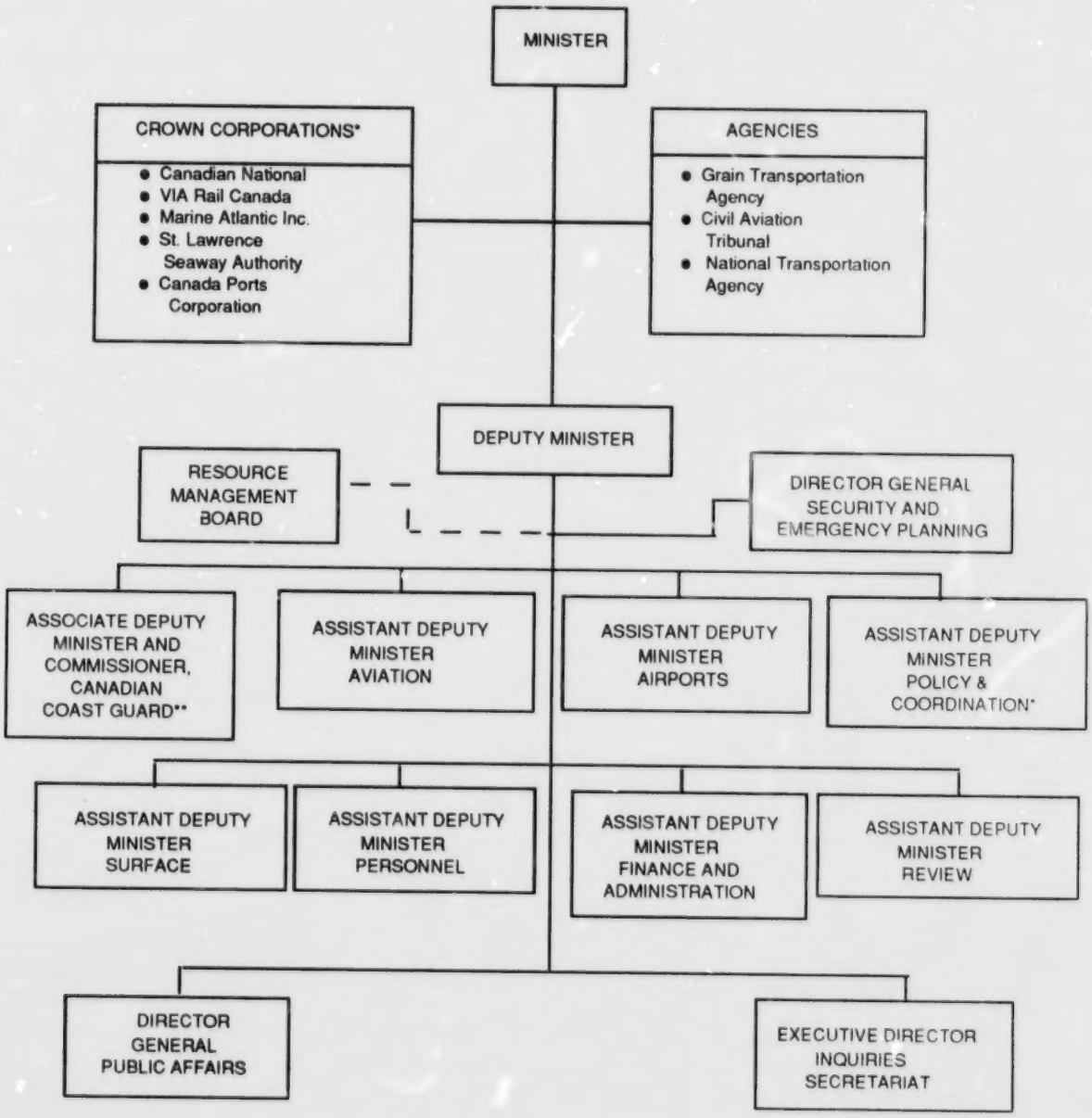
Organization Structure: Transport Canada's organization includes headquarters administrative and policy functions and four operational groups - Marine/Canadian Coast Guard, Aviation, Airports and Surface - as well as a number of Crown corporations and Agencies with varying degrees of autonomy. Some Crown corporations operate within the departmental framework while others, such as Canadian National Railways, are independent but report through the Minister to Parliament. Three Agencies - the Grain Transportation Agency, Civil Aviation Tribunal, and National Transportation Agency - also report through or to the Minister of Transport. Each of these agencies produces its own Part III.

The department recently completed a reorganization that is based on the following principles: reductions in overhead through consolidations where practical; delivery of services from the best centralized or decentralized location; strong multi-modal regional representation and policy, planning and coordination; and improved communication. This reorganization recognizes the move towards less regulation of industry, with financial and operational responsibilities shared among users, operators and government.

Major resource allocation decisions are made through a Resource Management Board (previously known as the Program Control Board). This committee reviews and makes recommendations on all policies, plans and program proposals with financial and person-year implications. The board enables the Minister and the department to exercise a greater degree of control over program funding and to set resource reduction targets that contribute to federal deficit-reduction objectives.

Figure 1-6 illustrates the Transport Canada portfolio. Transport Canada's Part III is restricted to an analysis of departmental operations, starting with the Deputy Minister. It also includes budgetary funding, if required, for the following Crown corporations: Canada Ports Corporation, Marine Atlantic Inc. (including Newfoundland Dockyard Co.), St. Lawrence Seaway Authority (including Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.), Via Rail Canada Inc., Canarctic Shipping Co. Ltd., Canadian National Railways and four Pilotage Authorities.

Figure 1-6: Organization Structure



* For budgetary funding purposes, these Crown corporations report to the Minister through the ADM Policy and Coordination.

** Includes budgetary funding responsibility for the four Pilotage Authorities, Canarctic Shipping Co., Ltd. and Harbour Commissions.

Figure 1-7 provides a matrix for the major organizational groups of Transport Canada and the activity lines along which they are funded through budgetary appropriations.

Figure 1-7: Distribution of Net Budgetary Resources by Activity/Organization

(thousands of dollars)	Policy & Coordination	Marine/ Canadian Coast Guard	Aviation	Airports	Surface	Departmental Administration	Estimates 1991-92 Budgetary
Corporate Management[1]						30,666	30,666
ADM Policy & Coordination[2]	218,048						218,048
ADM Finance and Administration						71,788	71,788
ADM Personnel						63,031	63,031
ADM Marine/Commissioner Canadian Coast Guard[3]		657,156					657,156
ADM Aviation			391,105				391,105
ADM Airports				-			-
ADM Surface					56,721		56,721
Crown Corporations							
• Marine Atlantic	144,558						144,558
• Via Rail Canada	411,900						411,900
• Jacques Cartier and Champlain Bridges	32,350						32,350
• Canada Ports Corporation	28,700						28,700
• St. Lawrence Seaway Authority	35,575						35,575
• Canadian National TerraTransport	9						9
• Canarctic Shipping Co.		6,672					6,672
Total Net Program	871,140	663,828	391,105	-	56,721	165,485	2,148,279
(and Person Years)	(315)	(5,957)	(7,057)	(3,915)	(423)	(2,466)[4]	(20,133)

1. Includes Offices of the Ministers and Deputy Minister and Public Affairs, Legal Counsel, Review, Security and Emergency Planning, Resource Management Board Secretariat, Inquiries Secretariat and Airport Transfer Task Force.

2. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Marine Atlantic Inc., Canadian National Railway, Canada Ports Corporation, St. Lawrence Seaway Authority, Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. and Via Rail Canada Inc.. Appropriations are listed separately under the Crown corporations heading.

3. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Pilotage Authorities and Canarctic Shipping Co. Ltd. The appropriations are listed separately under the Crown corporations heading.

4. Excludes 18 "other" person-years. See p. 3-3

C. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

Government Objectives: Since November, 1984, the government has followed a broad plan that has two main thrusts: to put the government's house in order and to foster a dynamic, innovative and competitive private sector. Government objectives that support these thrusts include: reduction of the role of government in the economy; expenditure reduction and restraint; reduction of economic regulation; a freer regime in international trade; outward looking trade policies; increased productivity through science and technology; and targeted regional development through designated agencies.

Protection for the physical environment was identified as a top government priority in the Speech from the Throne in April, 1989. In the spring of 1990, the Minister of the Environment presented A Framework for Discussion of the Environment (The Green Plan). Areas of environmental concern for Transport Canada include: tanker safety and marine spills response, vehicle emissions, hazardous materials and operational targets for facilities.

The Budget tabled in Parliament on February 20, 1990, reconfirmed the government's intention to reduce the annual deficit. The transportation impacts of the Budget include: freezing the Marine Atlantic subsidy at its 1989-90 level for two years; reduction in the Small Craft Harbours program funds by $29 million over five years; and cancellation of the Polar 8 Icebreaker Project.

Economic Performance: Since the 1982 recession and until 1989, the production of goods and services in the Canadian economy increased on average at the rate of 4.1% a year, one of the highest among industrialized nations. This favourable performance spread to the transportation sector which expanded at the rate of 5.3 percent with highest growth being recorded in rail, followed by air, motor and water transportation.

In 1989, annual production of goods and services was a third higher than in 1982 and there were almost two million more Canadians at work. In addition, since 1983, public and business investments increased the economy's productive capacity by almost half a trillion (1986) dollars. However, economic activity in 1989 increased by only 3.0 percent while the transportation sector grew by 1.0 percent.

From an average of 2.3 percent for the period 1982-89, employment growth in 1989 dropped to under 2 percent, and there were drops in the rate of growth of all major demand components. The most significant drop was in the rate of growth of Canadian exports.

Economic Outlook: Preliminary estimates for the first half of 1990 indicate that economic activity in Canada has remained flat. A marginal increase in the first quarter of 1990 followed by a comparable drop in the second and third quarters has confirmed a Canadian economic recession, the first since 1982.

Despite the current pessimism, and the slow economic growth expected in 1991, average annual economic growth will average around 2.5 percent during the period 1989-1998 supported by the Free Trade Agreement and the beneficial effects of the GST. The transportation sector is expected to match or outperform the economy.

2. Initiatives

Following is an elaboration by Activity of initiatives planned for 1991-92:

Policy and Coordination

Environment: Policy and Coordination has assumed the lead corporate policy role with respect to environmental issues and will continue to coordinate the drafting of procedural regulations that will give effect to the Canadian Environmental Assessment Act (CEAA) and will be actively involved in the implementation of the Green Plan and the CEAA.

Canada - U.S. Air Transport Agreement: Canada and the U.S. have agreed to initiate negotiations early in 1991 to establish a new bilateral air agreement. Consultations will be undertaken seeking input from other departments and stakeholders, including communities, provincial governments, Canadian airlines, unions and the travelling public. The work will be done in three phases with the implementation of the agreement planned for 1992-93.

Departmental and Government Initiatives: Progress is being made with respect to the Western Grain Transportation Act (WGTA). This is one of the major issues being examined under the Agri-Food Policy Review. A federal-provincial committee will be established to prepare a framework paper examining options for the controversial method of payment issue. With respect to Native Claim Issues, the Policy and Coordination Group is the corporate focal point for all native policy issues in the department. The group will monitor the evolution of policy and the claims process and represent Transport Canada at committees, negotiations and consultation sessions.

Marine/Canadian Coast Guard

Tanker Safety and Marine Spills Response Capability: the report of the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability was released on November 2, 1990. The Panel's report contains 107 recommendations which address many areas associated with the prevention of, preparedness for, and response to, marine shipping pollution incidents.

The Minister of Transport, in releasing the initial government response to the Panel's report, reconfirmed the government's commitment for effective action to minimize the risk of pollution from ships and for the development of an improved ability to respond to spills, should they occur.

During 1991, the Panel's recommendations will require the development of a comprehensive reponse by the government, which will include the input of other federal departments, notably Environment Canada and Fisheries and Oceans Canada, as well as those in industry and other government agencies at all levels. Further specific initiatives to improve our ability to prevent, as well as respond to, marine spills will be undertaken in accordance with available resources.

Transportation Safety Board (TSB): As a consequence of the creation fo a multi-modal accident investigation board, the Marine Group is now required to respond to the recommendations of this board within 90 days. In order to review, challenge and prepare responses in addition to conducting independent safety research and analysis and to identify risks and potential safety deficiencies, a new organizational group within Marine will be established.

Transportation of Chemicals and Other Hazardous Substances in the Marine Environment (HAZMAT): The Coast Guard is mandated by the Canada shipping Act and the Arctic Waters Pollution Prevention Act as the lead agency for response to oil and hazardous material spills from ships. In 1988, the Coast Guard carried out a preliminary risk assessment, which identified requirements for responding to spills or accidents involving hazardous materials other than petroleum products. Coast Guard has developed a new Hazardous Materials Emergency Response Program. A pilot project to test the program will be implemented in 1991. The program is to be implemented nationally following a review of the pilot project results.

Cost Recovery-Aids to Navigation: Under the Proposed Cost Recovery Policy, the Marine Group has undertaken pilot projects for all Districts/Regions for the purpose of determining the allocation of aids to navigation, as well as the corresponding fully allocated costs, to the appropriate user groups.

Aviation

Safety: A strategic overview which reconfirms safety as Aviation's primary objective is being prepared to guide activities for the next decade. Measures will be developed to ease congestion and capacity problems in the airspace, to reduce the accident rate of small aircraft and to assure the structural integrity of aging aircraft manufactured or operating in Canada.

The revised airworthiness standards developed in response to the Dubin Commission recommendations will be implemented by the timely issuance of the manual documentation and provision of follow-up advice and assistance to the industry.

Reciprocal Agreements: The department will negotiate bilateral agreements with foreign aeronautical authorities to establish reciprocal recognition of aircraft design, manufacturing and maintenance standards, and facilitate aircraft leasing and interchanges. This initiative will increase efficiency of the regulatory program.

Airports:

Safety: A new Emergency Response Services policy will be implemented. This policy will result in an improved training program for safety and expansion of the firefighters' role at Canadian airports.

Capacity: Innovative methods of financing will be pursued to respond to increased capacity requirements without jeopardizing deficit reduction efforts. The status of one-stop U.S. pre-clearance facilities at Montreal will be resolved.

Transfer: Negotiations to transfer four major airports to local authorities will be concluded. All expressions of interest will be pursued. Provisions are made in these Estimates transferring responsibility and resources for Arctic B&C airports to the Government of the NWT. Similar transfers to Yukon Territory were undertaken in 1990-91.

Environment: Airports will manage the identification, storage, phase-out and destruction of polychlorinated biphenyls on behalf of the department. A four year program will be established in 1991-92.

Surface

Road Safety and Motor Vehicle Regulation: Regulations to improve protection of motor vehicle occupants will be proposed or finalized. Regulations will also be developed to ensure used motor vehicles imported from the United States in 1992 are altered to comply with Canadian Motor Vehicle Safety Standards prior to registration for highway use. Studies on opportunities for further reductions in motor vehicle exhaust and evaporation emissions will be completed and proposals made for new initiatives to meet national and international targets for the late 1990s and into the 21st century.

Transport of Dangerous Goods (TDG): Amendments to the Transportation of Dangerous Goods Act and Regulations will proceed including the incorporation of the National Transportation Agency's "Red Book" (regulations governing the transportation of dangerous commodities by rail) into the TDG Regulations. Regulations on the transporting and packaging of biomedical waste and infectious substances will be amended. Audits of quality assurance activities conducted by manufacturers of cylinders, packaging and intermediate bulk containers will be performed as required by new regulations. Environmental assessments will commence.

Railway Safety: Grade crossings will continue to be a high priority item and the problem of trespassing on a railway property will be addressed. Environmental review and assessment of railway engineering projects will start. It now will be necessary to prepare comments and address recommendations arising from railway accident investigations performed by the Canadian Transportation Safety Board (TSB).

3. Update on Previously Reported Initiatives

Presented below by activity, are updates on major initiatives reported in previous expenditure plans.

Policy & Coordination

Substance Use: On November 7, 1990 the Minister of Transport tabled a comprehensive policy to deal with substance use in safety-sensitive positions in the federally regulated transportation sector. New legislation is required for this three-pronged approach comprised of mandatory education, access to Employee Assistance Programs, and problem identification. Legislation and regulations required to implement this policy will be drafted in 1991 and referred, at second reading, to the Standing Committee on Transport for review and consultation.

Environment: Input to the draft policy and bill on environmental assessment and the Green Plan has been coordinated and work will continue as the Canadian Environmental Assessment Act progresses through Parliament.

Subsidies: Significant decreases have been effected since 1989-90 in payments to Crown corporations. Please refer to p.3-45 for further details.

Marine/Canadian Coast Guard

Port State Control: In 1988, Canada entered into an agreement with European and U.S. Administrations designed to ensure that foreign vessels are seaworthy and do not pose a threat to Canadian workers, waters and the environment. Pursuant to the agreement, Canada is required to increase the level of ship safety inspections to 25% of foreign vessels calling at canadian ports in 1991. Resources will have to be reallocated internally to attain the required level of inspection.

Search and Rescue (Type 500 vessels): Two type 500 SAR vessels are being constructed to replace the CCGS *Ready* and CCGS *Racer*, 29m intermediate SAR cutters, currently used for SAR operations off the West Coast. Construction of the two type 500 SAR vessels is complete and the vessels have been delivered. Acceptance trials will be completed in 1991-92. The total estimated cost of the project is $44,087,000. The two new vessels are to be christened "*Gordon Reid*" and "*John Jacobson*".

CCGS Louis S. St. Laurent: the CCGS *Louis S. St. Laurent* is a type 1300 Heavy Gulf Icebreaker - largest in the Canadian Coast Guard fleet - and provides ice-breaking services in the Arctic during the summer season and in the Gulf of St. Lawrence during the winter months. The purpose of this project is to modernize the vessel to ensure reliability in meeting program requirements for the next 20 years. Due to the need for additional structural steel work which was not discovered until after the commencement of the project, the total estimated cost has risen to $132 million. Work on the vessel commenced late August, 1988, at Halifax-Dartmouth Industries Limited, with a scheduled completion date of July, 1992.

Lightstation Monitoring Program: Implementation of the Lightstation Monitoring Program (LMP), at a total estimated cost of $18.1 million, will enable the Coast Guard to reduce annual operating expenditures by $5 million and the complement of lightkeeper person-years by 155 by

1993. As of March 1990, a total of 154 lightstations have been destaffed. The lightkeeper person-year complement has been reduced by 128 person-years and no lightkeepers have been laid off without an oportunity for alternate employment. Actual annual cost savings for the year 1989-90 were $4.1 million.

Enhanced Light Hellcopters: The Canadian Coast Guard is planning to replace its light single engine helicopters with twin engine helicopters to improve safety with respect to operations over water. The aircraft will be multi-tasked to meet the following mission requirements: marine SAR support; navigational aids servicing and construction support; station resupply/servicing; ice reconnaissance, pollution countermeasures; mercy missions; fleet logistics; and support to other government and non-government agencies.

Aviation

Aviation Safety: Improvements to direct resources to areas with the greatest potential safety dividend were implemented through development of a revised audit manual and installation of a system to provide inspectors with better information on audit selection.

Programs to improve public awareness of Aviation roles and responsibilities and to encourage aviation industry participation in safety activities have been implemented. These are accomplished through annual Canadian aviation safety conferences and distribution of safety-related video productions and publications.

Air Navigation System - Major Crown Projects: The Canadian Airspace System Plan (CASP), that will guide the development of the Canadian Air Navigation System into the 21st century, encompasses three major crown projects. The Radar Modernization project (RAMP) with a total estimated cost of $811M is anticipated to be completed in 1994. The Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) project with a total estimated cost of $659M was initiated in 1989. Design work has begun and anticipated completion is in 1997. The Microwave Landing System (MLS); at an estimated total cost of $448.3M, will continue until 2002. Further reporting of these projects may be found in the Major Crown Projects Addendum, Section III of the Expenditure Plan.

Operational Fleet Plan: The Department established an Operational Fleet Plan in order to determine detailed operational and aircraft fleet requirements. Implementation of the Fleet Plan commenced in 1989 and will be phased in over a period of seven to ten years.

Airports

Safety: Enhancement to the restricted area pass control system will be completed by June 1991. A new policy on the provision of Emergency Response Services was announced which will ultimately apply to all operators of qualifying airports.

Capacity: Interim measures have been implemented at Toronto and Vancouver Airports to ease congestion and reduce delays. Environmental Assessment and Review Panels have been established at both airports to examine airside capacity expansion.

Airport Transfers: Letters of intent have been signed and negotiations are underway for the transfer of airports at Vancouver, Calgary, Edmonton and Montreal. Expressions of interest have been received at Quebec, Windsor, Thunder Bay, Moncton and several others. Negotiations have been completed for the transfer of 50 Arctic B&C airports to the Governments of Yukon and the Northwest Territories.

Surface

Road Safety and Motor Vehicle Regulation: Additional full-scale side impact crash tests were completed to assess vehicle performance with a variety of test devices. All-terrain vehicle (ATV's) manufacturers now comply with numerous safety requirements, and a review of the need for lighting improvements has been completed.

Proposed or final regulations were issued with respect to heavy vehicle braking, school bus emergency exits, improved seat belts for "light duty" vehicles, and seat belt performance. New regulations were issued governing the importation of used vehicles from the United States in 1991 and requiring more stringent emission standards for 1996 model year passenger cars. A voluntary agreement was obtained from the motor vehicle industry to commence phasing in the standards with the 1994 model year cars.

Transportation of Dangerous Goods: Consultation with industry, the provinces and other federal departments on proposals to amend the Transportation of Dangerous Goods Act has taken place and a Memorandum to Cabinet requesting that the Department of Justice draft a Bill to amend the Act will be reviewed by Cabinet.

Railway Safety: The administration of the new Railway Safety Act began, with special emphasis placed on the railway crossing inspection program during 1990-91, and detailed inspections were conducted in various regions across the country in order to improve safety conditions at railway/highway crossings.

D. Program Effectiveness

During fiscal year 1990-91, the Program Evaluation Branch completed six evaluations and six preparatory studies. In addition, several special projects were completed. Six evaluations, and preparatory studies for three other evaluations, are under way.

Evaluation Results

Airshow Canada: This study of departmental involvement in the 1989 airshow at Abbotsford, British Columbia found that Transport Canada performed well in its role as lead department despite a tight time frame.

Public Harbours and Ports: This evaluation study developed a set of port classification criteria to be used in determining whether the Department's policy and investment decisions for each of the three types of public harbours and ports facilities (national transportation, socio-economic, specific interest) should be based on the same criteria.

Branch Line Abandonment Program: This evaluation found that there had been no measurable economic harm to communities where abandonments had occurred. It also found that lines ordered retained and subsidized, ended up being abandoned usually after three to five years.

Commuter Rail - Federal Involvement in the Modernization of the Montreal Commuter Rail Program 1984-1989: This evaluation found that federal funding had a positive impact in improving the commuter rail system in Montreal.

Marine Environment Protection and Clean-Up: This evaluation study found that historical data on ship-source spills are unreliable due to under-reporting of data.

Aviation Regulation and Aviation Safety Programs: This study found that overall, the safety record of major Canadian air carriers compares well with other major aviation countries. The level of safety for the major air carriers in Canada improved steadily until 1985 and since then has remained stable.

Improving the level of safety in the future will require improved data to enable Transport Canada to focus its limited regulatory and safety program resources on operations and areas of highest risk.

Current Initiatives

As a result of preparatory studies completed earlier, evaluations are under way covering: Marine Search and Rescue, Central Research and Development, Railway Safety, External Communications, Air Navigation Systems and Aids to Navigation and Recreational Boating.

Preparatory studies have begun on three components. These are: Economic Regulatory Reform - Impact of Safety, International Operations, and Capital Infrastructure. It should be noted that not all the preparatory studies may lead to program evaluations.

Section II
Analysis by Activity

A Policy and Coordination

Objective

To develop, recommend and coordinate the non-operational and multi-modal policies and programs required to meet the Department's objectives and to provide the necessary data, forecasts, research and executive services; to provide secretariat services for the Ministers and Deputy Minister.

Description

The Policy and Coordination Activity is responsible for the development and coordination of transportation non-operational or multi-modal policy, involving the marine, air and surface modes and related Crown corporations; provision of secretariat services; compliance with Access to Information/Privacy/Human Rights Acts; short and long-term strategic policy planning and development; economic analysis; research and development; management of provision of financial support to VIA Rail, Economic and Regional Development Agreements (ERDAs), highway programs, Newfoundland Railway Containerization Program, ferry services consisting of Marine Atlantic, private ferry services and provincial ferry services; Newfoundland Dockyard Company, Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority (Jacques Cartier and Champlain Bridges).

Resource Summaries

The Policy and Coordination Activity accounts for approximately 40.6% of the Department's net total 1991-92 expenditures and 1.6% of the total person-years.

Figure 2-1: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Strategic Policy and Analysis	6,860	58	7,881	54	(1,021)	4
Research and Development	17,042	51	18,668	46	(1,626)	5
Transportation Policy and Financial Support	733,294	90	748,712	87	(15,418)	3
Direction and Coordination	113,944	116	96,198	119	17,746	(3)
	871,140	315	871,459	306	(319)	9
CRF Revenues	439		439		-	

Explanation of Change: The financial requirements for 1991-92 are $0.3 million or less than 0.1% lower than the 1990-91 forecast. The decrease is a result of the following factors.

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating:	
• increased spending for essential repairs to ferry terminal infrastructure;	0.5

	$ Millions
Capital:	
• increased spending for dredging of Harbours and channels for P.E.I. and N.S.;	0.9
Grants and Contributions:	
• decreased requirements for Highway Improvement Programs ($20 million), Motor Carriers Safety Code ($1.9 million), Western Trucking ($0.4 million), Borden Mercantile Co. ($0.2 million), Economic and Regional Development Agreements ($6.5 million); offset by increases for B.C. Water Transport ($0.9 million), P.E.I. Co-op Agreement ($1.3 million), Autoroute 13 ($1.5 million), Trans-Canada Highway ($16.8 million), Ferry and Coastal Services ($1.3 million), Leasing of Grain Cars ($1.6 million) and Victoria Jubilee Bridge ($0.1 million)	(5.5)
Budgetary - Crown Corporations	
• increased payments to Canada Ports Corporation ($12.3 million), Marine Atlantic ($7.8 million), St. Lawrence Seaway Authority ($1.4 million), and the Jacques Cartier and Champlain Bridges ($2.9 million); offset in part by decreased payments to VIA Rail ($20.6 million).	3.8

Explanation of 1990-91 Forecast: The 1990-91 budgetary forecast is $12.5 million or 1.4% lower than the budgetary 1990-91 Main Estimates of $883.9 million. The difference is explained by the following major items:

Budgetary - Departmental Operations

	$ Millions
Operating/Capital:	
• decreased capital requirements offset by increases in salaries and wages	0.3
Grants and Contributions:	
• decreased spending on Economic and Regional Development Agreements (ERDA's) ($12.5 million), Autoroute 13 ($1.5 million), Leasing of Grain Cars ($1.6 million) and Ferry and Coastal Freight Services ($0.2 million), P.E.I. Co-op Agreement ($1.3 million) and the Trans-Canada Highway Agreement ($0.8 million); offset by increased spending for Highway Improvements programs ($6.5 million), Motor Carriers Safety Code ($1.9 million), Western Trucking (GTA) ($0.4 million), Borden Mercantile Co. Ltd. ($0.2 million)	(8.9)

Budgetary - Crown Corporations

	$ Millions
• **Jacques Cartier and Champlain Bridges:** increased expenditures due to major maintenance plan.	2.0
• **Canada Ports Corporation:** dust control, heating projects at Churchill to be undertaken in the spring of 1991 only;	(3.4)
• **VIA Rail** - Reserve frozen by Treasury Board	(2.5)

Figure 2-2: Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)

	Expenditures					Revenue and Recoveries	Net Resource Requirement
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Payments to Crown Corps.	Total		
Budgetary							
Strategic Policy and Analysis	6,860	-	-	-	6,860	-	6,860
Research and Development	16,992	-	50	-	17,042	-	17,042
Transportation Policy and Financial Sup	9,310	1,230	166,287	556,467	733,294	-	733,294
Direction and Coordination	12,220	339	4,760	96,625	113,944	-	113,944
	45,382	1,569	171,097	653,092	871,140	-	871,140

Past Financial Performance

Figure 2-3: 1989-90 Financial Performance

(thousands of dollars)

	1989-90					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Strategic Policy and Analysis	9,460	57	5,615	43	3,845	14
Research and Development	18,266	52	19,477	51	(1,211)	1
Transportation Policy and Financial Support	973,687	94	1,030,028	88	(56,341)	6
Direction and Coordination	90,409	106	79,349	115	11,060	(9)
	1,091,822	309	1,134,469	297	(42,647)	12
Non-Budgetary						
Transportation Policy and Financial Support	17,260		17,260		-	-
	1,109,082	309	1,151,729	297	(42,647)	12

Explanation of Change: Actual financial requirements were $42.6 million or 3.8% lower than projected in 1989-90 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

Budgetary - Departmental Operations

	$ Millions
Operating:	
• increased salary costs ($1.8 million) and increased funding for research and development for the Core R&D program ($3.8 million); offset by decreased spending on other operating costs ($1.0 million)	4.7

	$ Millions
Capital:	
• $17.4 million for the construction of a ferry for the P.E.IB. - NS Ferry Services transferred to the Marine Activity during 1989-90	(17.5)
Grants and Contributions:	
• decreases in spending in Economic and Regional Development Agreements (ERDA's) ($0.9 million) due to start-up delays Autoroute 13- Mirabel/Dorval ($10.0 million), Motor Carriers Safety Code ($2.4 million), Ferry and Coastal Freight ($1.2 million), Nfld Freight Transportation ($5.9 million), Prairie Branchline Rehabilitation Program ($0.3 million), Leasing of Grain Cars ($2.7 million), B.C. Water Transport ($0.2 million), the Nfld. Supplementary Pensions ($0.3 million) the P.E.I. Provident Fund ($0.1 million) and Highway Improvement programs ($9.7 million), offset by increased spending on Nfld. Dockyard Co. ($1.0 million), P.E.I. Co-op ($2.0 million), RTAC ($0.1 million) and the Victoria Jubilee Bridge ($0.3 million)	(30.3)
Budgetary - Crown Corporations	
• **Marine Atlantic Inc.:** increased spending on capital program and decreased operating revenues.	12.0
• **VIA Rail:** conversion of fleet to Head-End power delayed, resulting in surplus funds	(19.9)
• **Canada Ports Corporation:** dust control at Churchill and acquisition of St. John's Hammerson property	5.1
• **Jacques Cartier and Champlain Bridges**: major maintenance program start up	3.3

Performance Information and Resource Justification

Activity Results/Resource Linkages

The following program outcomes account for most of human and financial resources dedicated to the activity. Measures that assess the degree of achievement are found under the sub-activity headings below. Outcomes expected from the application of Policy and Coordination Activity resources include:

- Timely development of corporate plans, policy and legislation;
- timely financial assistance that fosters improvements in the transport sector; and
- properly monitored and managed subsidization of rail passenger services, grain and coastal/ferry transportation, economic development schemes, road safety and efficient traffic flow and select other transport-related interests.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- Timeliness of grants and contributions or subsidy payments that are dependent on recipients' compliance with prescribed terms and conditions, and
- policy direction from Ministers.

Strategic Policy and Economic Analysis

Figure 2-4 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-4: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Operating	**6,860**	7,876	9,357	5,999	7,619
Revenue	**-**	-	-	-	-
	6,860	7,876	9,357	5,999	7,619
Capital	**-**	5	103	136	100
Grants and Contributions	**-**	-	-	10	53
	6,860	7,881	9,460	6,145	7,772
Person Years	**58**	54	57	60	69

The resources for this sub-activity are directed towards the identification and analysis of short and long-term transportation issues as well as the provision of economic research, statistics and forecasts and other data required for strategies and operational policy assessment and decision making.

Approximately 40 research projects are undertaken annually to support operational and planning requirements. As well, an annual average of 35 data surveys are done in relation to transportation movements and economic profiles on an international, national and site-specific basis.

The fluctuation in spending for this sub-activity is directly related to the Substance Use project which falls under this component. The majority of program expenditures took place in 1989-90 to conduct the substance use survey.

Performance is measured mainly by direct feedback from operational and user groups and the quality of policy advice and effectiveness of policy implementation.

Research and Development

Figure 2- 5 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-5: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating	**16,992**	17,437	16,977	17,279	15,480
Revenue (Vote Netted)	**-**	-	-	-	-
	16,992	17,437	16,977	17,279	15,480
Capital	**-**	-	98	139	100
Grants and Contributions	**50**	1,231	1,191	2,495	1,334
	17,042	18,668	18,266	19,913	16,914
Person Years	**51**	46	52	59	62

The Department's research and development effort is directed towards meeting the department's and the transportation sector's needs for technological innovation. The strategic objectives of the program are to enhance the safety and security in the transport mode, to improve the efficiency of Transport Canada's operations, to increase the productivity and system competitiveness of the Canadian transportation sector, and to contribute to the equity and accessibility of transportation services.

The Core R&D Program is intended to provide the basis for the technical innovation that will allow the department to meet the challenges of the future. Approximately $9.0 million is provided annually for this program.

R & D results are, by nature, long-term; consequently, performance measurements cannot be obtained immediately. However, performance can be measured by the success rate of applications, products, technical implementation; innovation actually introduced; industrial spinoffs; and professional recognition (awards, patents, citations).

Transportation Policy and Financial Support

Figure 2-6 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-6 Net Expenditures

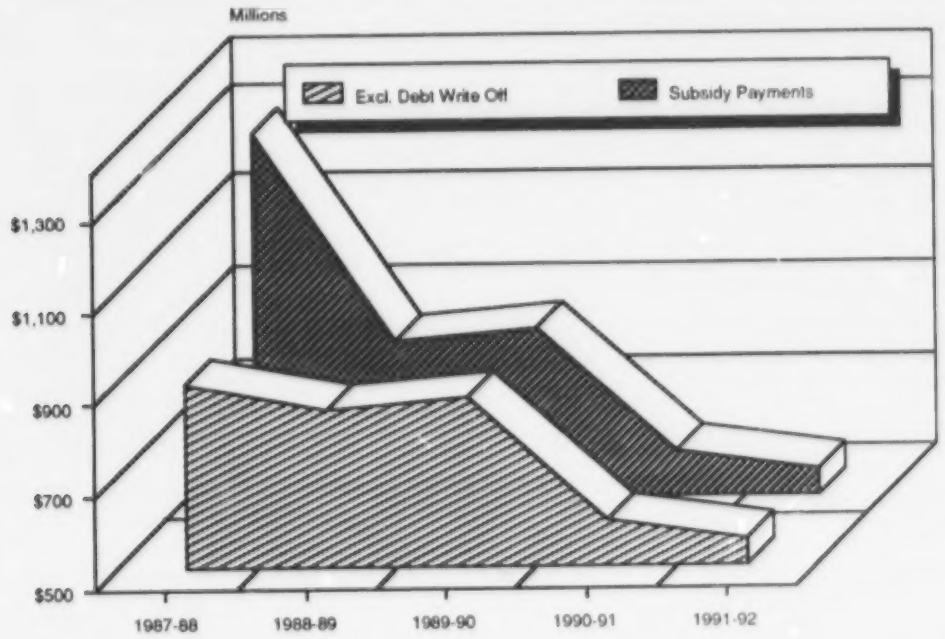
(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating	**9,310**	8,379	7,898	8,790	8,181
Revenue (Vote Netted)	**-**	-	-	-	-
Net Operating	**9,310**	8,379	7,898	8,790	8,181
Capital	**1,230**	486	562	568	532
Grants and Contributions	**166,287**	170,510	178,556	264,427	230,229
	176,827	179,375	187,016	273,785	238,942
Payments to Crown Corporations					
Marine Atlantic	**144,558**	136,800	265,467	126,481	455,162
Coast Ferries	**-**	-	-		75
VIA Rail	**411,900**	432,500	521,121	607,438	604,438
Canadian National Railways	**9**	37	83	113	19,453
Total Crown Corporations	**556,467**	569,337	786,671	734,032	1,079,128
Total Budgetary	**733,294**	748,712	973,687	1,007,817	1,318,070
Non-Budgetary					
St. John's P.C.	**-**	-	-	1,000	1,000
Prince Rupert	**-**	-	17,260		
Total Non-Budgetary	**-**	-	17,260	1,000	1,000
	733,294	748,712	990,947	1,008,817	1,319,070
Person Years	**90**	87	94	101	111

The resources of this sub-activity for 1991-92 are expected to be directed 75.8% to Crown Corporations, 15.9% to grants and contributions in support of transportation objectives and 8.3% towards administrative overhead, control and coordination.

The performance for the Air Program is measured in terms of the number of international, and U.S. Bilateral consultations (approximately 11 per year) and the number of agreements negotiated (approximately 4 per year). In the Marine sector, the demand for subsidy agreements (approximately 14 annually) and capital projects/major repairs (from 1989-90 to 1991-92, projects have increased from 8 per annum to a present forecast of 22) is measured through the timeliness of negotiations and submissions. Policy decisions for the Surface sector are aimed at making the rail and motor carrier industries more safe, open, efficient, innovative and competitive. Performance is measured through the number of policy papers required and submissions to Governor in Council.

An indication of the steady decline in payments to Crown Corporations is provided in Figure 2-7. A debt forgiveness of $327.6M (in 1987-88 $) for Marine Atlantic in 1987-88 has been removed to more clearly display trends. This forgiveness of debt, and others displayed under the Direction and Coordination sub-activity, had all previously been written off the accounts of Canada. See also p.3-47.

Figure 2-7 Payments to Crown Corporations



Direction and Coordination

Figure 2- 8 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-8: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating	**12,220**	11,237	12,792	9,034	6,787
Revenue (Vote Netted)	-	-	-	-	-
	12,220	11,237	12,792	9,034	6,787
Capital	**339**	201	207	536	500
Grants and Contributions	**4,760**	4,810	4,509	4,739	8,200
	17,319	16,248	17,508	14,309	15,487
Payments to Crown Corporations					
Canadian Harbour Place Corp.	-	-	-	-	2,000
Canada Ports Corp.	**32,350**	20,020	32,053	2,775	19,985
St. Lawrence Seaway Auth.	**28,700**	27,300	26,900	25,400	649,450
Jacques Cartier & Champlain Bridges	**35,575**	32,630	13,948	8,783	65,981
Montreal Port Corp.	-	-	-	-	132,995
Vancouver Port Corp.	-	-	-	-	76,494
St. John's Port Corp.	-	-	-	-	37,768
Prince Rupert Port Corp.	-	-	-	-	27,085
Halifax Port Corp.	-	-	-	-	25,556
Total Crown Corporations	**96,625**	79,950	72,901	36,958	1,037,314*
	113,944	96,198	90,409	51,267	1,052,801
Person Years	**116**	119	106	135	108

*Includes $1,021.9 million, one-time, debt forgiveness for Crown and Port Corporations.

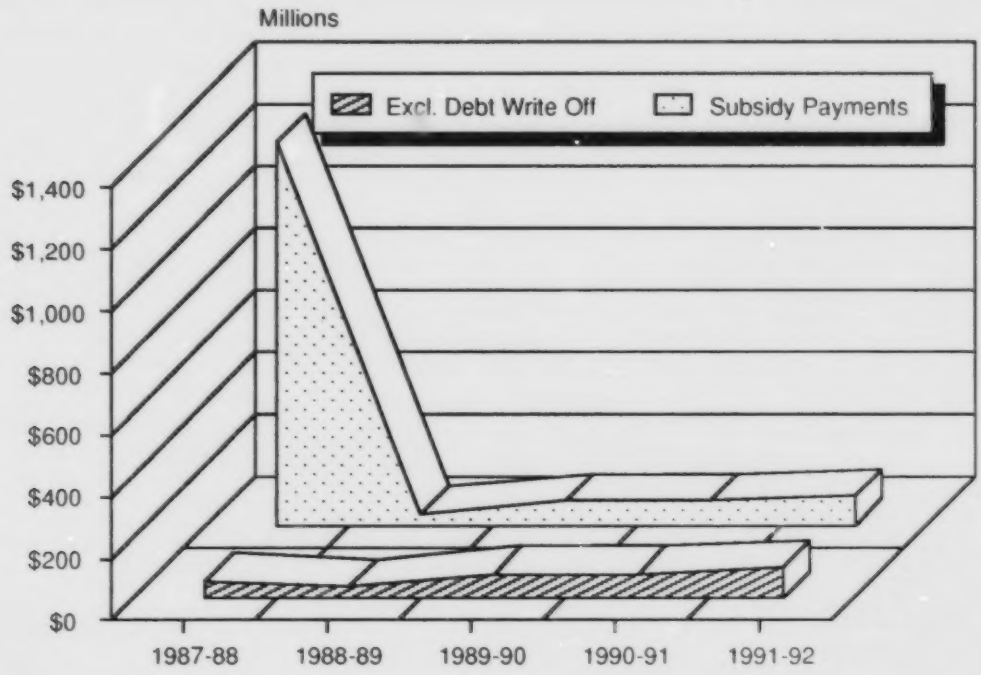
Resources allocated to the Direction component of this sub-activity are primarily for person-years and salaries to plan, manage and control the overall activity and to provide a regional corporate focal point.

The resources for the Coordination component are directed towards the management of Crown corporation planning cycles, the coordination of cabinet documents and ministerial correspondence. As well it coordinates departmental relations with other national governments, federal government departments, provincial and territorial governments, and with all sectors of industry.

Performance is measured in terms of the number of documents processed (approximately 1,200 Cabinet Documents and Briefing Notes) and the timeliness of the tabling of corporate plans and related documents (100 Corporate Plans/Annual Reports tabled on a yearly basis).

Figure 2-9 reflects the recent wind down of payments to the St. Lawrence Seaway Authority for rehabilitation of the Welland Canal, to be replaced with a 5 year major maintenance program for the Jacques Cartier and Champlain Bridge Corporation. See also p. 3-45. Approximately $1,021.9M (in 1987-88 $) of debt for a number of Crown and port corporations was forgiven. An explanation was provided on p. 2-7.

Figure 2-9 Payments to Crown Corporations



B. Marine/Canadian Coast Guard

Objective

To ensure the provision of operational policies and programs for the use of water transportation interests in order to contribute to the safe, efficient and economical conduct of marine activities and to contribute to the protection of the quality of the marine environment in waters under the jurisdiction of the Government of Canada; and, where appropriate, to develop, operate and maintain specific elements of the marine transportation system.

Description

The Marine/Canadian Coast Guard Activity consists of the following sub-activities:

Marine Navigation Systems: short range aids to navigation (buoys and land-based aids, including lighthouses and racons) to assist mariners in determining their position with relation to land and hidden dangers; long range aids to navigation (Loran 'C' and radio beacons) for long range position fixing; waterways development, maintenance and protection to provide and maintain improved waterways to established parameters by channel training (siltation prevention), channel sounding/sweeping, dredging, shore protection, maintenance and operation of the Canso Canal, approval of structures, and removal and disposal of wrecked vessels; vessel traffic services (Eastern Canada (EGAREG), Arctic Canada (NORDREG) and Western Canada (WESTREG) Traffic Systems) to organize traffic movements, provide advice and direction to mariners and to screen vessels entering Canadian waters for defects/deficiencies; and safety and public correspondence communications (Coast Guard Radio Station system, via a network of staffed and remotely-controlled radio stations) which provides a distress and safety communications service, broadcasting of weather, navigational safety and ice information, as well as providing a public correspondence service and the communications services required for the command and control of the Canadian Coast Guard fleet. Marine safety information is also provided through various publications.

Icebreaking and Arctic Operations: route assistance through ice-infested waters (involving escorting of ships and the opening of harbours on request to expedite the movement of cargo and fishing vessels); the provision of ice management (monitoring and controlling ice in the St. Lawrence River below Montreal to prevent damage to, or loss of property due to flooding); the co-ordination of an annual Eastern Arctic Sealift (to provide food, materials, fuel and equipment to northern settlements and defence sites); and the provision of support to other government departments and agencies (the most significant being the charter of the CCGS John Cabot to Teleglobe Marine Inc. and the provision of helicopter services to the Department of Environment).

Marine Regulatory: ship safety services (administration and enforcement of regulations pertaining to ship safety and vessel source pollution and administration of the occupational safety and health programme in the marine sector); and marine emergencies (administration of clean-up operations from shipping following pollution incidents, including resources).

Marine Search and Rescue: search and rescue operations (provision of dedicated search and rescue units and associated facilities, in conjunction with the Department of National Defence); search and rescue prevention (promotion of small craft boating safety through educational programs designed to increase public awareness of safety-related matters); and the Canadian Marine Rescue Auxiliary (a voluntary organization which complements the search and rescue operations of the Canadian Coast Guard by providing search and rescue capability and participating in boating safety programs).

Public Harbours and Ports: maintenance, administration and development of public harbours and ports at 526 locations in support of commercial transport. The smallest of these ports have limited traffic and exist only to provide access to isolated communities. The larger ports are very active and their support to local industries is of great significance. These ports are not financially self-sufficient as a system and are administered by Transport Canada as public ports.

Direction and Administration: establishment of corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; administration of research and development programs; and provision of resource management services, special projects and coordination at Headquarters and Regions.

Crown and Other Corporations: included and enabled through Crown Corporations and other entities are the provision of pilotage services within Canadian waters; the development, operation and maintenance of nine commission harbours; and the operation of the vessel *M.V. Arctic*, by Canarctic Shipping Co. Ltd.

Resource Summaries

The Marine/Canadian Coast Guard Activity accounts for approximately 30.9% of the Department's net total 1991-92 expenditures and 29.6% of the total person-years.

Figure 2-10: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Marine Navigation Systems	362,558	3,283	347,599	3,237	14,959	46
Icebreaking and Arctic Operations	130,563	1,043	127,187	1,069	3,376	(26)
Marine Regulatory	45,272	523	47,017	500	(1,745)	23
Marine Search and Rescue	73,633	875	86,518	960	(12,885)	(85)
Public Harbours and Ports	62,180	90	69,146	90	(6,966)	-
Direction and Administration	12,950	143	11,238	141	1,712	2
Canarctic Shipping Co. Ltd.	6,672	-	7,763	-	(1,091)	-
Pilotage Services	-	-	3,100	-	(3,100)	-
Anticipated Lapse*	(30,000)	-	-	-	(30,000)	-
Total Expenditures	663,828	5,957	699,568	5,997	(35,740)	(40)
CRF Revenues	26,440		26,800		(360)	

* The department will implement further expenditure reductions throughout the year. While the reduction has been assigned temporarily to Marine, it will be borne across the department.

Explanation of Change: The financial requirements for 1991-92 are $35.7 million or 5.1% less than the 1990-91 forecast expenditures. The decrease is a result of the following factors:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating:	
• increased person-year requirements and shortfall in salary averages and retroactive pay for 1990-91 only, partially offset by salary and wage increase for 1991-92	(0.7)
• increase in Employee Benefit Plans	3.7
• adjustment for elimination of Federal Sales Tax	(5.5)
• transfer of resources under the new Fixed Asset Accounting Policy	(2.6)
• other miscellaneous adjustments	(0.8)
• anticipated lapse to be determined during course of the fiscal year	(30.0)
Capital:	
• changes in cash flows and project deferrals due to lack of funding, i.e. Northumberland Ferry Construction and Terminals; Pelee Island/ Mainland Ferry Facilities; and Replacement of Marine Simulators	4.3
Grants and Contributions:	
• reduced requirements for CMRA for 1990-91 only	0.1
Budgetary - Crown and Other Corporations	
• reduced requirements for Canarctic Shipping Co. Ltd.	(1.1)
• increased financial self-sufficiency for pilotage authorities	(3.1)

Explanation of 1990-91 Forecast: The 1990-91 forecast is $22.8 million or 3.2% lower than the 1990-91 Main Estimates of $722.3 million. This difference is explained by the following major items:

Budgetary - Departmental Operations	$ Millions
Operating:	
• reallocation of person-years and associated salaries and wages, combined with retroactive pay increases and wage equalization payments	27.0
• price increases associated with ship refit, travel and electricity	2.1
• transfer from capital associated with the new Fixed Asset Accounting Policy	17.3
• price increases associated with fuel ($5.8m), partially offset by imposed volume reduction ($3.9m)	1.9
• other miscellaneous changes	(2.9)
• imposed 2% government directed reduction	(4.6)
Capital:	
• reallocation to other activities due to changes in cash flows and project deferrals i.e. Northumberland Ferry Construction and Terminals	(37.0)
• transfer to operating associated with the new Fixed Asset Accounting Policy	(17.3)
• imposed 2% government directed reduction	(14.0)
Grants and Contributions:	
• reduced requirements for the Canadian Marine Rescue Auxiliaries	(0.1)
Budgetary - Crown and Other Corporations	
• increased requirements for Canarctic Shipping Co. Ltd.	1.7
• increased requirements for pilotage authorities	3.1

Figure 2-11: Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures					Revenues and Recoveries	Net Resource Requirements
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Payments to Crown	Total		
Marine Navigation Systems	280,083	83,791	90	-	363,964	(1,406)	**362,558**
Icebreaking and Arctic Operations	113,840	30,309	-	-	144,149	(13,586)	**130,563**
Marine Regulatory	40,150	5,129	14	-	45,293	(21)	**45,272**
Marine Search and Rescue	66,686	5,228	1,750	-	73,664	(31)	**73,633**
Public Harbours and Ports	33,156	29,019	5	-	62,180	-	**62,180**
Direction and Administration	10,632	2,318	-	-	12,950	-	**12,950**
Canarctic Shipping Co. Ltd.	-	-	-	6,672	6,672	-	**6,672**
Pilotage Services	-	-	-	-	-	-	**-**
Anticipated Lapse	(30,000)	-	-	-	(30,000)	-	**(30,000)**
	514,547	155,794	1,859	6,672	678,872	(15,044)	**663,828**

Activity Capital Resources

Figure 2-12 provides an Activity-level overview of capital requirements and expenditures, broken out by the Department's applicable capital investment plan (CIP) components. Further information on the Activity's capital programs may be found in the sub-activity analyses starting on p. 2-18 as well as in the general capital program discussion in Section 3, starting on p. 3-4.

Figure 2-12: Capital Program by CIP Component

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89
Fleet Capital Investment Plan	**46,971**	51,136	99,864	63,885
Harbours and Ports Asset Management Plan	**29,019**	38,487	34,958	39,072
Other Coast Guard Long Term Capital Investment Plan	**79,804**	61,915	76,861	73,709
	155,794	151,538	211,683	176,666

Past Financial Performance

Figure 2-13: 1989-90 Financial Performance

(thousands of dollars)

	1989-90					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Marine Navigation Systems	325,009	3,254	313,473	3,295	11,536	(41)
Icebreaking and Arctic Operations	147,507	946	153,973	1,143	(6,466)	(197)
Marine Regulatory	44,087	478	31,626	475	12,461	3
Marine Search and Rescue	101,944	935	98,648	950	3,296	(15)
Public Harbours and Ports	68,394	90	88,922	88	(20,528)	2
Direction and Administration	13,636	159	9,902	111	3,734	48
Canarctic Shipping Co. Ltd.	7,740	-	4,806	-	2,934	-
Pilotage Services	1,673	-	-	-	1,673	-
Total Expenditures	709,990	5,862	701,350	6,062	8,640	(200)
Anticipated capital lapse			(100,000)		100,000	
	709,990	5,862	601,350	6,062	108,640	(200)
CRF Revenues	26,828		24,676		2,152	

Explanation of Change: Actual financial requirements were approximately $108.6 million or 18.1% more than the Main Estimates. This was due to:

Budgetary - Departmental Operations — $ Millions

Operating:

- shortfall in salaries due to salary averaging, partially offset by person-year freeze and ships' crew strike — 5.5
- savings in fuel due to lower volume and favourable price variance — (6.0)
- increased cost of travel, electricity, materials and supplies and professional and special services due to unfunded price increases — 7.7
- savings in dredging and wharf repairs — (5.5)
- revenue shortfall due to delay in implementing cost recovery on aids to navigation ($5.0M), reduced recoveries from DFO ($1.0M), lower volume of cargo for the Eastern Arctic Sealift ($1.3M) and other miscellaneous reductions ($0.1M) — 7.4

Capital:

	$ Millions
• replacement during the year of capital loss occasioned by the decision to temporarily apply the government reduction to the Marine Program at the time Estimates were being prepared	100.0
• changes in cash flow and project starts	(3.9)

Grants and Contributions:

• Laviolette Bridge project deferred and reduced requirement for Canadian Marine Rescue Auxiliaries	(1.2)

Budgetary - Crown and Other Corporations

• increased requirements for Canarctic Shipping Co. Ltd.	2.9
• self-sufficiency not attained by Laurentian Pilotage Authority	1.7

Performance Information and Resource Justification

Activity Results/Resources Linkages

The following program outcomes account for most human and financial resources dedicated to the activity. Measures that assess the degrees of achievement are found under the sub-activity headings below. Outcomes expected from the application of the Marine Activity resources include:

- Unobstructed passage and expeditious movement of vessels, including where necessary under ice-conditions, within acceptable levels of risk;
- reduced risks and loss of life;
- protection of the environment and property; and
- cost-effective support to marine trade to, from, and within Canada.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- Adverse/favourable weather (ice) conditions;
- international exchange and interest rates, including changes in the cost of living;
- vessel traffic, including commercial, fishing and pleasure craft; and
- Marine Search and Rescue incidents.

Marine Navigation Systems

Figure 2-14 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-14: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating	**280,083**	279,224	242,824	225,490	224,910
Revenue (Vote Netted)	**(1,406)**	(873)	(345)	(700)	(757)
	278,677	278,351	242,479	224,790	224,153
Capital	**83,791**	69,158	81,861	96,386	80,382
Grants and Contributions	**90**	90	669	1,403	6,077
	362,558	347,599	325,009	322,579	310,612
CRF Revenues	**3,320**	3,490	4,309	4,391	4,334
Person-Years	**3,283**	3,237	3,254	3,303	3,416

The Marine Navigation Systems sub-activity is responsible for the provision, operation and maintenance of a national marine navigation system to contribute to the safe, efficient and economical movement of vessels in Canadian and designated international waters.

Resources under the program are used to maintain approximately 20,700 fixed and floating aids, which has remained fairly constant over the last few years; and 70 radio beacons which under the Radio Beacon Service Plan have been reduced from 135 in 1985 as part of the government's cost reduction program. In addition, although the number of radio stations have increased from 152 to 170, costs have been minimized by remote-controlling some of the stations, thereby reducing the number of person-years required.

Figure 2-15: Total Marine Traffic Flows

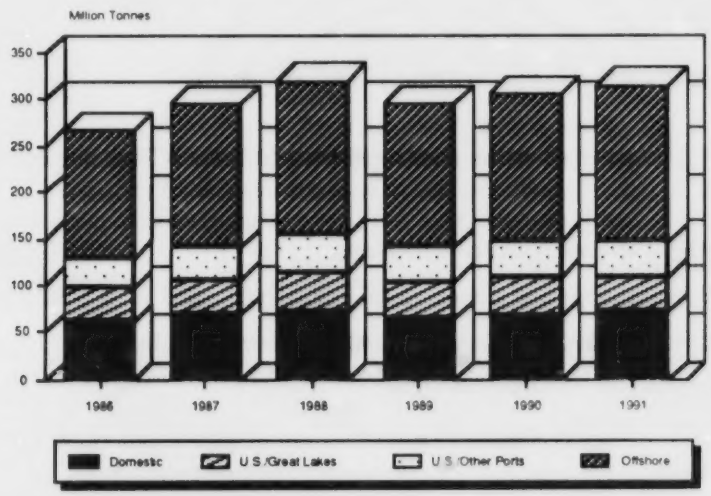
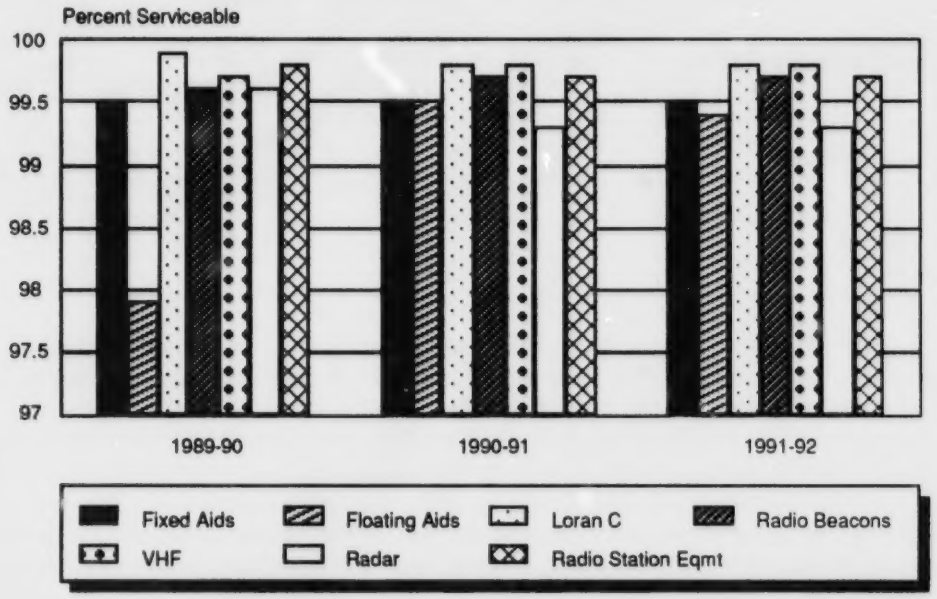


Figure 2-15 displays the amount of cargo traffic being transported through the Canadian marine navigation system. In addition, figure 2-16 displays the percentage of time the equipment is functioning. All equipment has been available more than 99% of the time, with the exception of floating aids during 1989-90 which was directly affected by the ship's crew strike.

Figure 2-16: Percentage of time equipment is available



Icebreaking and Arctic Operations

Figure 2-17 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-17: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating	**113,840**	120,941	105,225	98,426	99,051
Revenue (Vote Netted)	**(13,586)**	(13,886)	(12,236)	(10,654)	(11,313)
	100,254	107,055	92,989	87,772	87,738
Capital	**30,309**	20,132	54,518	27,296	13,854
Grants and Contributions	**-**	-	-	-	-
	130,563	127,187	147,507	115,068	101,592
CRF Revenues	**7,596**	7,646	7,607	8,440	11,044
Person-Years	**1,043**	1,069	946	1,122	1,043

The Icebreaking and Arctic Operations sub-activity is responsible for the provision, operation and maintenance of icebreaking ships, facilities and services to facilitate the safe and efficient movement of marine traffic through or around ice-infested waters; to support marine-related activities and other government objectives, including Sovereignty in the Canadian Arctic; and to minimize the effect of flooding caused by ice jams on the upper St. Lawerence River.

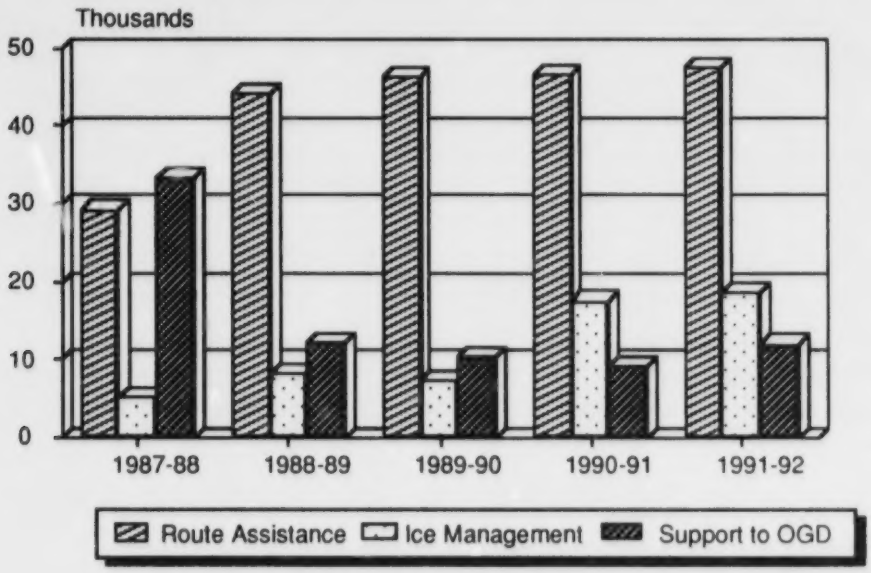
A total of seven heavy icebreaking vessels are employed and complemented by those aids-to-navigation vessels that have icebreaking capability (See p. 3-41 which describes the Coast Guard Fleet). In addition, the CCGS *John Cabot* is chartered to Teleglobe Marine Inc. on a full cost-recovery basis. The Eastern Arctic Sealift, which is co-ordinated and cost-recovered by the Coast Guard, resupplies approximately 30 communities in the Eastern Arctic with an average of 52,000 tons of cargo.

Figure 2-18: Workload Statistics

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Channel Breakouts (in miles)	**26,926**	26,926	28,669	42,686	57,338
Ferry Harbour Breakouts	**55**	55	127	32	39
Commercial Harbour Breakouts	**248**	248	256	155	186
Vessels Escorted	**1,328**	1,328	1,515	1,359	n/a
Miles of Flood Control and Ice Management Services	**23,151**	23,151	20,574	23,329	25,550

Figure 2-18 displays some of the workload involved under this sub-activity. The increase in ferry harbour breakouts, commercial harbour breakouts and vessels escorted during 1989-90 is reflective of the harsh winter conditions that were experienced in the Gulf of St. Lawrence and East Coast. Figure 2-19 displays the amount of ship time involved in providing services under this sub-activity.

Figure 2-19: Ship time (hours)



Marine Regulatory

Figure 2-20 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

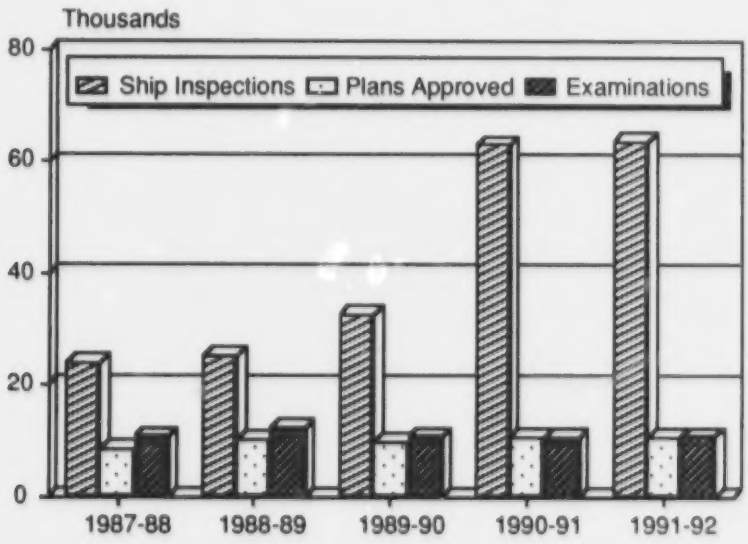
Figure 2-20: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating	**40,150**	37,683	38,906	33,003	29,483
Revenue (Vote Netted)	**(21)**	(21)	(29)	(21)	(21)
	40,129	37,662	38,877	32,982	29,462
Capital	**5,129**	9,341	5,169	2,204	3,428
Grants and Contributions	**14**	14	41	64	14
	45,272	47,017	44,087	35,250	32,904
CRF Revenues	**2,899**	2,890	3,272	3,432	4,858
Person-Years	**523**	500	478	460	485

The Marine Regulatory sub-activity is responsible for developing, promulgating and implementing Marine regulations and standards to contribute to marine safety and environmental protection, and to mitigate the effects of ship-source pollution, and to ensure the provision of workplace safety in the Marine Industry.

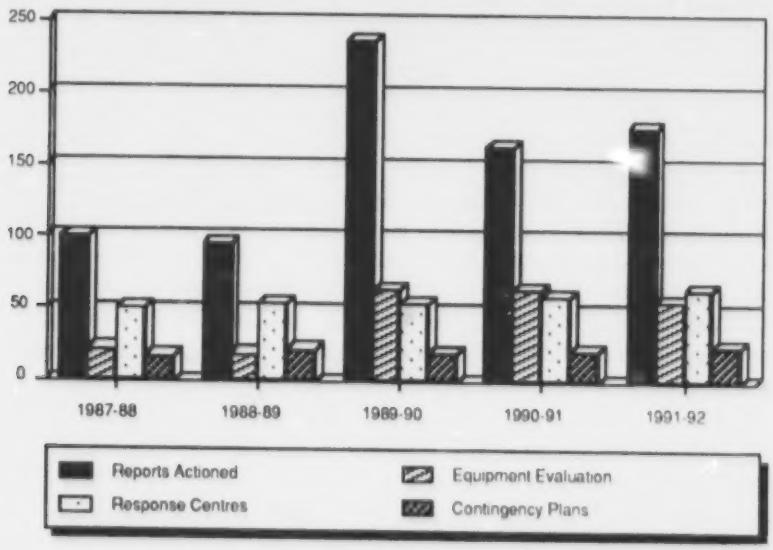
The substantial increase in ship inspections (see figure 2-21) results from the required increase in inspections under Port State control and additional inspections of dangerous goods containers. Personnel resources have been reassigned to this sub-activity to handle this increased workload.

Figure 2-21: Ship Safety Workload



Additional resources have also been reallocated to respond to the government's concern for the environment. Figure 2-22 displays the increase in workload associated with pollution response, as well as an associated increase in the number of pollution response centres designed to locate the necessary pollution clean-up equipment in appropriate locations to improve response time which has been averaging one to six hours on a regional basis. In addition, student hours of training have increased dramatically from 5,000 hours in 1986-87 to over 28,000 in 1990-91. This additional demand for training, from both internal and external sources, reflects the increase in environmental awareness. In addition, regional HAZMAT liaison officers have been established to quantify the risks associated with the transportation of chemicals and other hazardous substances in the marine environment.

Figure 2-22: Pollution Response



Marine Search and Rescue

Figure 2-23 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

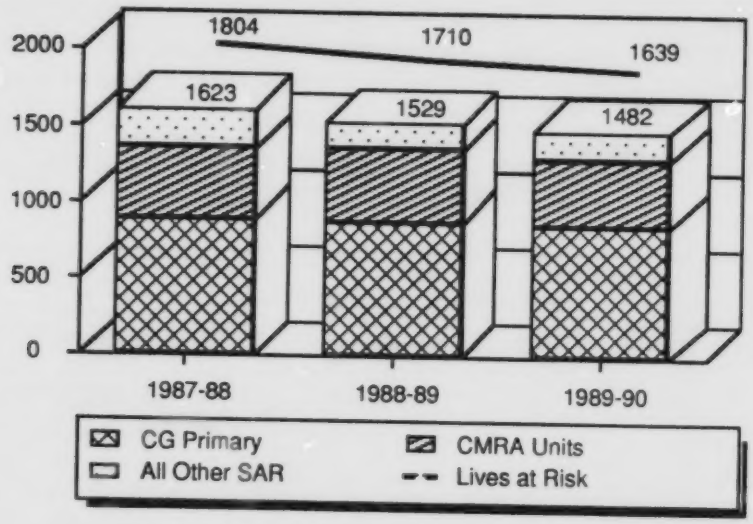
Figure 2-23: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating	**66,686**	71,641	67,139	62,498	62,764
Revenue (Vote Netted)	**(31)**	(31)	(60)	(31)	(31)
	66,655	71,610	67,079	62,467	62,733
Capital	**5,228**	13,303	33,607	9,765	14,243
Grants and Contributions	**1,750**	1,605	1,258	1,118	1,028
	73,633	86,518	101,944	73,350	78,004
CRF Revenues	**-**	-	504	678	153
Person-Years	**875**	960	935	926	906

The Marine Search and Rescue sub-activity is responsible for providing Marine Search and Rescue capability by the Coast Guard within the Canadian area of responsibility as defined under International Maritime Organization (IMO) agreements and in Canadian waters of the Great Lakes and St. Lawrence system; and promoting safety to the marine public, in order to minimize loss of life and injury, including where possible and directly related thereto, to make reasonable effort to minimize damage to, or loss of, property.

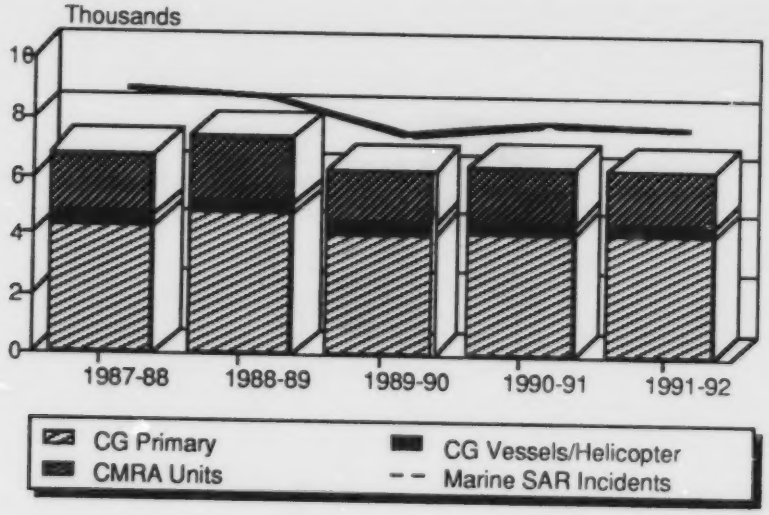
Currently, seventy-four primary search and rescue vessels are operated by the Coast Guard. Of these, forty-one are Inshore Rescue Boats (see p. 3-41 which describes the Coast Guard Fleet), which only operate during the summer months to deal with increased pleasure boating activity. As indicated in Figure 2-24, dedicated SAR resources are utilized to save approximately 900 lives each year. In addition, the Canadian Marine Rescue Auxiliaries are involved in saving more than 400 lives each year.

Figure 2-24: Lives Saved Compared With Lives at Risk



In addition to saving lives, the Coast Guard (CG) SAR primary units have been involved in responding to more than 4,000 incidents in which boaters required assistance to ensure the safety of passengers and/or cargo. As well, the Canadian Marine Rescue Auxiliaries (CMRA) answered almost 2,000 requests for assistance. The total number of marine SAR incidents has declined by approximately 14% in recent years despite an increase in pleasure boating activity. The difference between incidents and taskings results from the fact that other government departments and/or vessels of opportunity were tasked due to their closer proximity.

Figure 2-25: Number of CCG SAR Taskings Compared With Total Marine SAR Incidents



Public Harbours and Ports

Figure 2-26 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-26: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88	Actual
Gross Operating	**33,156**		30,667	33,572	33,904	29,451
Revenue (Vote Netted)	-		-	-	-	
	33,156		30,667	33,572	33,904	29,451
Capital	**29,019**		38,474	34,755	38,788	16,686
Grants and Contributions	**5**		5	67	22	118
	62,180		69,146	68,394	72,714	46,255
CRF Revenues	**12,544**		12,621	10,946	11,449	10,949
Person-Years	**90**		90	90	87	87

The Public Harbours and Ports sub-activity is responsible for providing an efficient system of ports and public harbours for accessible and efficient inter-modal movement of goods and persons to support national, regional and local economic and social objectives, particularly those relating to Canadian international marine trade.

There are 526 public harbours and ports located throughout Canada which are maintained, administered and developed by this sub-activity (see figure 2-27 for the regional distribution). These facilities provide access to isolated communities as well as supporting local industries. These ports are not financially self-sufficient, however it is anticipated that approximately 43% of the operating costs will be recovered from the collection of wharfage, harbour and letting charges. See figure 3-20 on p. 3-34 for revenue credited to the Consolidated Revenue Fund.

Figures 2-27: Public Harbours and Ports

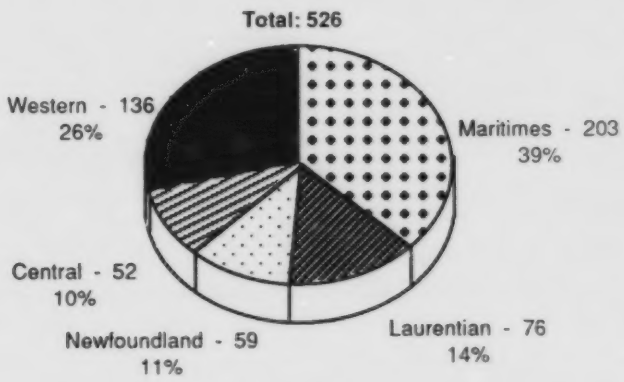
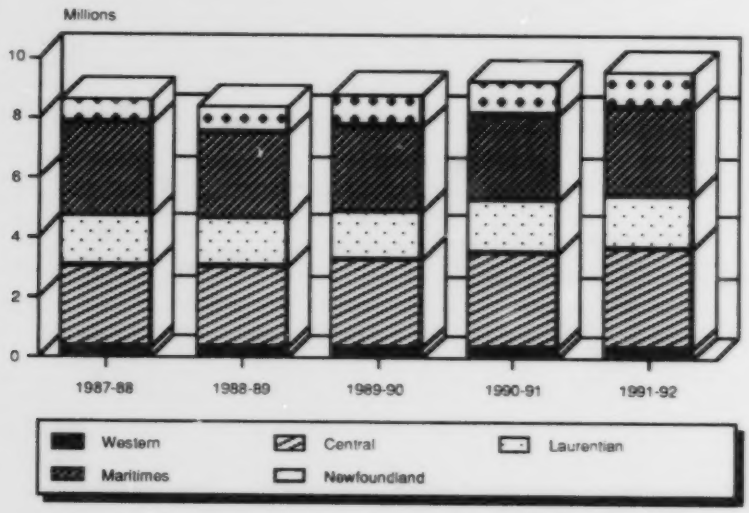


Figure 2-28 displays the amount of cargo utilizing these public harbours and ports regionally. Volume has increased by approximately 8% which accounts for the increase in operating costs being recovered. In addition, nine Harbour Commissions, which handle approximately 20% of the national marine tonnage, exist as quasi-commercial bodies and are financially self-sufficient. However, contributions, grants or loans may be sought for major port development. Figure 3-24, p. 3-38 lists the currently outstanding loans.

Figure 2-28: Tonnage of Cargo Handled at Public Port Facilities



Direction and Administration

Figure 2-29 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

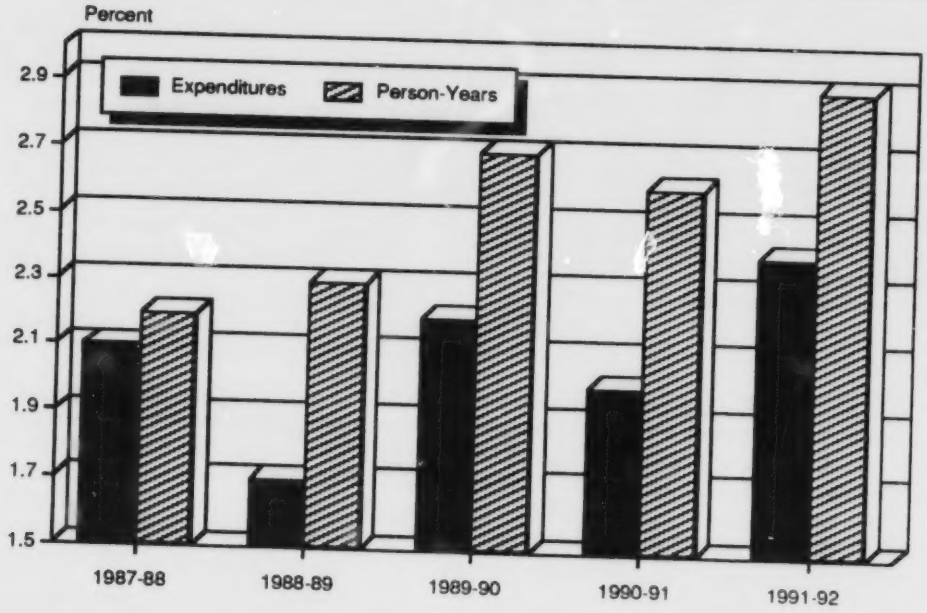
Figure 2-29: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating Revenue (Vote Netted)	**10,632** -	10,108 -	11,871 (8)	9,220 -	10,003 -
	10,632	10,108	11,863	9,220	10,003
Capital	**2,318**	1,130	1,773	2,227	1,528
	12,950	11,238	13,636	11,447	11,531
CRF Revenues	**81**	153	190	303	658
Person-Years	**143**	141	159	138	136

The Direction and Administration sub-activity is responsible for directing the development, implementation and review of policies, programs, plans, regulations and operational activities to support line management to efficiently and effectively deliver the marine transportation program.

Figure 2-30 displays the percentage of resources and person-years utilized by this sub-activity in relation to the total resources and person-years allocated to the Marine/Canadian Coast Guard program. These resources are allocated to the offices of the Associate Deputy Minister/Commissioner, Canadian Coast Guard and the Director General for each region, supported by various staff groups. Their purpose is to establish corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; administer research and development programs; and to provide resource management services, special projects and coordination at Headquarters and Regions.

Figure 2-30: Direction and Administration as a Percentage of total Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and person-years



The slight increase in resources allocated to this sub-activity results from additional workload transferred from Corporate Finance and Personnel and implementation of Regional Resource Management units. This increase has been absorbed internally through reallocations.

Canarctic Shipping Company Limited

Figure 2-31 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-31: Net Expenditures

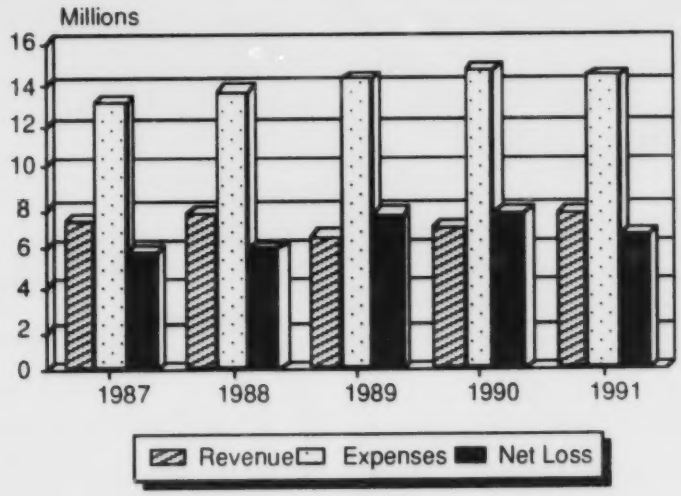
(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating	-	-	-	-	-
Revenue (Vote Netted)	-	-	-	-	-
Net Operating	-	-	-	-	-
Capital	-	-	-	-	-
Grants and Contributions	-	-	-	-	-
Payments to Crown Corporations	**6,672**	7,763	7,740	5,964	5,855
	6,672	7,763	7,740	5,964	5,855

The Canarctic Shipping Company Limited, which is a joint-venture company (government share 51%, North Water Navigation Ltd. 49%) is responsible for providing superior arctic shipping services, tanker operations, ship management services, and resource development support services to corporations, communities and government agencies operating in the polar region.

In accordance with the Shareholders' Agreement, the federal government is committed to covering the operating deficit and lease financing cost associated with the operation of the M.V. *Arctic*.

Figure 2-32 displays the operating results of the Company and the amount of subsidization. Due to the Company not being able to carry out a full Arctic trading season, earnings have fallen below expectations.

Figure 2-32: Financial Results



Pilotage Services

Figure 2-33 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

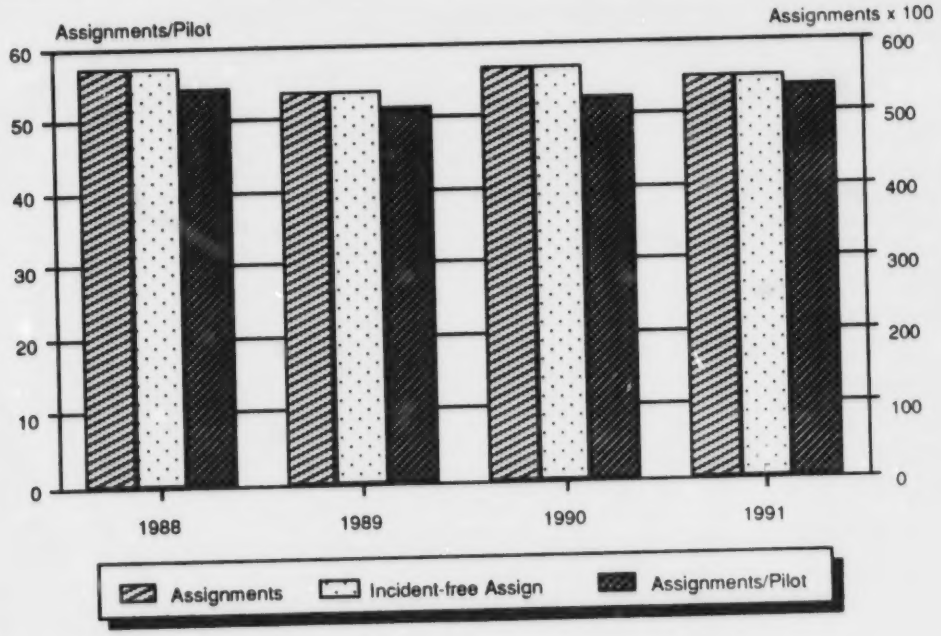
Figure 2-33: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating	-	-	-	-	-
Revenue (Vote Netted)	-	-	-	-	-
Net Operating	-	-	-	-	-
Capital	-	-	-	-	-
Grants and Contributions	-	-	-	-	-
Payments to Pilotage Authorities					
Atlantic Pilotage	-	200	-	492	444
Laurentian Pilotage	-	1,400	1,673	1,587	1,543
Great Lakes Pilotage	-	1,500	-	-	1,019
Pacific Pilotage	-	-	-	-	-
	-	3,100	1,673	2,079	3,006

Four pilotage authorities operate in Canada: Atlantic Pilotage Authority; Laurentian Pilotage Authority; Great Lakes Pilotage Authority Limited; and Pacific Pilotage Authority. All are Schedule C-1 Crown Corporations and are owned directly by the government, except for the Great Lakes Pilotage Authority Limited which is a wholly owned subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority. Each pilotage authority is responsible for establishing, operating, maintaining and administering, in the interest of safety, an efficient pilotage service within their respective regions; and prescribing tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that provide revenue sufficient to permit each authority to be financially self-sustaining.

The Authorities guide ships through confined waters in designated areas. The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. also guides ships through a system of locks. Figure 2-34 displays the actual number of pilotage assignments handled by the pilotage authorities and the total number of incident-free assignments. However as traffic volumes have declined somewhat and delays have been experienced in implementing the necessary tariff increases, financial support has been necessary as cost-cutting measures have not been sufficient to fully offset lower revenue.

Figure 2-34: Pilotage Assignments



C. Aviation

Objective

To ensure a safe National Civil Air Transportation System, to attend to the development and operation of the National Civil Air Navigation System for the efficient and safe movement of aircraft and to contribute to the safety and efficiency of Canadian aircraft operating in international and foreign airspace.

Description

The Aviation Activity is responsible for the development and operation of civilian air navigation system, regulating civil aviation activities, promoting safety , and providing aircraft services to Transport Canada and other federal departments and agencies. The Aviation Group is responsible for administering the Aeronautics Act and other relevant legislation. To carry out its responsibility, the activity is divided into 5 sub-activities.

Air Navigation System: this sub-activity ensures the availability and reliability of a safe and efficient national civil air navigation system. It provides three main functions. The Air Traffic Services function is to prevent collisions and to maintain the safe, orderly and expeditious flow of air traffic. The Technical Services function is to ensure the availability and reliability of radar surveillance and communication systems for air traffic control and flight service and radio navigational aids for aircraft navigation. The Aviation Services function plans and determines the requirements, policies, standards, procedures for the air navigation system and provides flight calibration and inspection services and aeronautical information.

Aviation Regulation: this sub-activity establishes, administers and enforces regulations, necessary for the safe conduct of Canadian civil aviation and the prevention of accidents.

Aviation Safety Analysis and Promotion: this sub-activity encourages aviation personnel and aircraft operators to use safe practices and procedures in all aviation activities. Aviation safety deficiencies are identified and defined through research and analysis. Relevant safety information is disseminated to aviation personnel and aircraft operators (audio-visual material, educational programs and site visits etc.).

Aircraft Services: this sub-activity provides and maintains aircraft in support of Transport Canada's program operations as well as other federal government departments and agencies. This includes providing the appropriate professional training to the civil aviation inspection client population and Transport Canada's aircraft maintenance personnel.

Direction and Administration: this sub-activity provides the overall management and direction for the Aviation Activity including specification of policies and priorities and provision of resource management services.

Resource Summaries

The Aviation Activity accounts for approximately 18.2% of the Department's total 1991-92 net expenditures and 35.1% of the total person-years.

Figure 2-35: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Air Navigation System	**225,362**	**5,552**	273,727	5,572	(48,365)	(20)
Aviation Regulation	**70,197**	**942**	69,662	935	535	7
Aviation Safety Analysis and Promotion	**4,534**	**49**	4,807	52	(273)	(3)
Aircraft Services	**82,045**	**438**	37,325	434	44,720	4
Direction and Administration	**8,967**	**76**	9,107	72	(140)	4
Total	**391,105**	**7,057**	394,628	7,065	(3,523)	(8)
CRF Revenues	**4,405**		5,000		(595)	

Explanation of Change: The financial requirements for 1991-92 are $3.5 million or 0.9% lower than the 1990-91 forecast. The decrease is a result of the following factors:

$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

Operating:

- the difference is attributable to the one-time payment in 1990-91 for the pay-in-lieu program and the retroactive equity pay of $19M; decreases in other operating costs were partially offset by price increases in salaries and wages. (29.6)

Capital:

- increased requirements primarily due to Canadian Automated Air Traffic System project and the acquisition of turbojet aircraft and a simulator 73.8

Grants & Contributions:

- minor decrease in a contribution agreement (0.2)

Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:

- the increase in revenue is due to a larger allocation of air transportation tax credited to Aviation activity, as a result of wind-down of Airport Revolving Fund (47.5)

Explanation of 1990-91 Forecast: The 1990-91 Forecast is $42.8 million or 9.8% lower than the 1990-91 Main Estimates of $437.4 million. The difference is explained by the following factors:

Budgetary-Departmental Operations

Operating:

- increased requirements of 161 PYs, associated salaries and overtime relating to the increased workload in air traffic control and regulations 22.2
- pay-in-lieu program for surplus staff and retroactive equity pay 18.8
- additional requirements for the recruitment and training of air traffic personnel and for operating the air navigation system 21.8
- transfer from capital reflecting the impact of the fixed asset policy 6.6

Capital:

- decrease primarily due to transfer of resources between activities in response to changes in departmental priorities (52.8)
- transfer to operating reflecting the impact of the fixed asset policy (6.6)

Grants & Contributions:

- the increase is due to additional authority obtained for the James Bay Development Society contribution ($500k) and an increase for the Denmark/Iceland Agreement 0.9

Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:

- the increase in revenue is due to a larger allocation of Air Transportation Tax ($50.9 million), and by increases to North Atlantic Enroute Fees ($1.5 million) and Telecommunication charges ($1.3 million) (53.7)

Figure 2-36 Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)

	Expenditures				Revenue Recoveries and Air Transportation Tax	Net Resource Requirements
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Total		
Air Navigation System	456,979	269,323	500	726,802	(501,440)	225,362
Aviation Regulation	70,069	1,631	132	71,832	(1,635)	70,197
Aviation Safety Analysis and Promotion	4,322	212		4,534		4,534
Aircraft Services	49,426	48,197		97,623	(15,578)	82,045
Direction and Administration	8,402	136	429	8,967		8,967
	589,198	319,499	1,061	909,758	(518,653)	391,105

Activity Capital Resources:

Figure 2-37 provides an Activity-level overview of capital requirements and expenditures by the Department's applicable capital investment plan (CIP) components. Further information on the Activity's capital programs may be found in the general capital program discussion in Section 3, starting on p. 3-4.

Figure 2-37: Summary of Capital Projects by Component

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actuals 1989-90	Actuals 1988-89	Actuals 1987-88
Air Navigation System	**269,323**	236,900	235,214	189,655	176,864
Aircraft Services	**48,197**	5,100	3,345	9,121	6,746
Other Aviation	**1,979**	3,700	3,787	2,901	1,898
	319,499	245,700	242,346	201,677	185,508

Past Financial Performance

Figure 2-38: 1989-90 Financial Performance

(thousands of dollars)	1989-90					
	Actuals		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Air Navigation System	291,622	5,595	401,934	5,418	(110,312)	177
Aviation Regulation	66,969	905	59,961	947	7,008	(42)
Aviation Safety Analysis and Promotion	4,734	49	3,860	49	874	-
Aircraft Services	36,602	433	27,844	437	8,758	(4)
Direction and Administration	8,659	66	12,610	53	(3,951)	13
	408,586	7,048	506,209	6,904	(97,623)	144

Explanation of Change: Actual financial requirements were $97.6 million or 19.3% lower than projected in 1989-90 Main Estimates. The major causes for the reduced requirement are as follows:

Budgetary - Departmental Operations

Operating: $ Millions

- increased requirements of 130 PYs, associated salaries and overtime relating to the increased workload in air traffic control; 22.0
- retroactive contractual salary increases and statutory payments; 10.1

- additional requirements for the recruitment, training and relocation of air traffic personnel; and for operating the air navigation system; 36.6

Capital:

- decrease primarily due to transfer of resources between activities in response to changes in departmental priorities; (53.9)

Grants & Contributions:

- increase due to one-time grant to Airshow Canada International Symposium ($90K), a contribution to the Recreational Aircraft Association of Canada ($50K), and an increase in the payments to the government or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities ($238k) 0.4

Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:

- decreased requirements primarily due to increased revenues from telecommunication fees and an increase in allocation of Air Transportation Tax (112.7)

Performance Information and Resource Justification

Activity Results/Resource Linkages

The following program outcomes account for most human and financial resources dedicated to the Aviation activity. Measures that assess the degrees of achievement are found under the sub-activity headings below. Outcomes expected from the application of the Aviation Activity resources include:

- Controlled air space and aircraft movements;
- timely and accurate operational and safety information dissemination;
- reliable navigational aids;
- regulations and legislation that prescribe a minimum standard of safety for all aviation activities;
- aviation personnel, aircraft and other aeronautical products and the operations of commercial air carriers, maintenance and other aviation companies that are properly qualified/certified to standards, regulations and/or legislation;
- enforcement action where non-compliance with regulations and legislation is found;
- effective safety education and the identification of deficiencies; and

- a cost-effective non-military flight operations capability that serves government aviation objectives.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, outcomes expected, or both include:

- Rates of advancement in technological developments, world wide, in avionics, electronics and systems;
- air traffic volume and revenues as functions of economic activity; and
- availability of quality resources and the training system capacity (number of inspectors and number of air traffic controllers).

Air Navigation System

Figure 2-39 displays a 5-year trend for the human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

Figure 2-39: Net Expenditures

(thousands of dollars	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating	**456,979**	489,868	444,111	407,749	386,627
Less:					
Revenues	**(34,203)**	(32,447)	(31,337)	(22,816)	(24,457)
Recoveries*	**(626)**	(654)	(706)	(653)	(741)
ATT*	**(466,611)**	(420,440)	(355,660)	(336,491)	(268,024)
Total Revenue (Vote Netted)*	**(501,440)**	(453,541)	(387,703)	(359,960)	(293,222)
	(44,461)	36,327	56,408	47,789	93,405
Capital	**269,323**	236,900	235,214	189,655	176,864
Grants & Contributions	**500**	500	-	-	-
	225,362	273,727	291,622	237,444	270,269
CRF Revenues	**4,405**	5,000	5,508	3,579	4,216
Person Years	**5,552**	5,572	5,595	5,600	5,608

* These numbers have been restated to reflect discontinuance of the Airports Revolving Fund.

The Air Navigation System sub-activity is responsible for the development and operation of civilian air navigation system. It provides reliable navigational aids and control, air space and aircraft movements. With the promulgation of the economic regulatory reform, air traffic has increased . Figure 2-41 demonstrates the direct hours of service to users have increased and will remain stable in 1991-92. The numbers of air traffic control sites and flight service stations are expected to decline slightly to improve the efficiency of the system and to reflect the new emerging air traffic patterns.

There have been increases in the capital resources to improve the air navigation capital infrastructure resulting from technological advances. The major undertakings include: the Radar Modernization Project (RAMP), the Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) and the Microwave Landing System (MLS).

The implementation of the capital projects will enable improvement to the efficiency of the overall operation of the air navigation system. In addition, it will allow the Department to meet future growth-related demands for air traffic service and to provide significant benefits to users by improving flight data-processing capabilities and by providing a highly accurate positioning system for approaches and landings.

Figure 2-40: Performance Information

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Air Traffic Control Services					
Air Traffic Control Sites	**71**	72	75	75	75
Direct Hours of Service to Users	**2,298,181**	2,298,181	2,073,471	1,984,653	1,911,809
Flight Information and Advisory Services					
No. of Flight Service Station	**106**	108	108	109	109
Direct Hours of Service to Users	**1,275,133**	1,275,133	1,254,600	1,264,532	1,260,294
Technical Services					
Radar Surveillance Systems	**2,029**	2,029	2,026	2,001	n.c.
Navigation Aids	**1,981**	1,981	1,970	1,898	n.c.
Communication System	**12,912**	12,912	12,314	12,183	n.c.
Others	**5,373**	5,373	5,298	5,076	n.c.
Total Systems	**22,295**	22,295	21,608	21,158	n.c.
System Availability in hours (000's)	**194,690**	194,715	188,713	143,634	n.c.

n.c. denotes non-comparability as definition has been changed

Figure 2-41: Hours of Service Provided

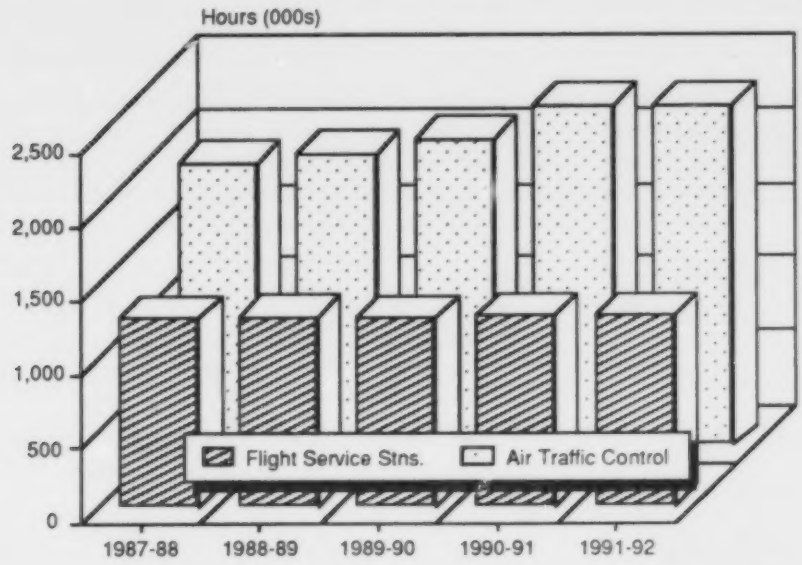
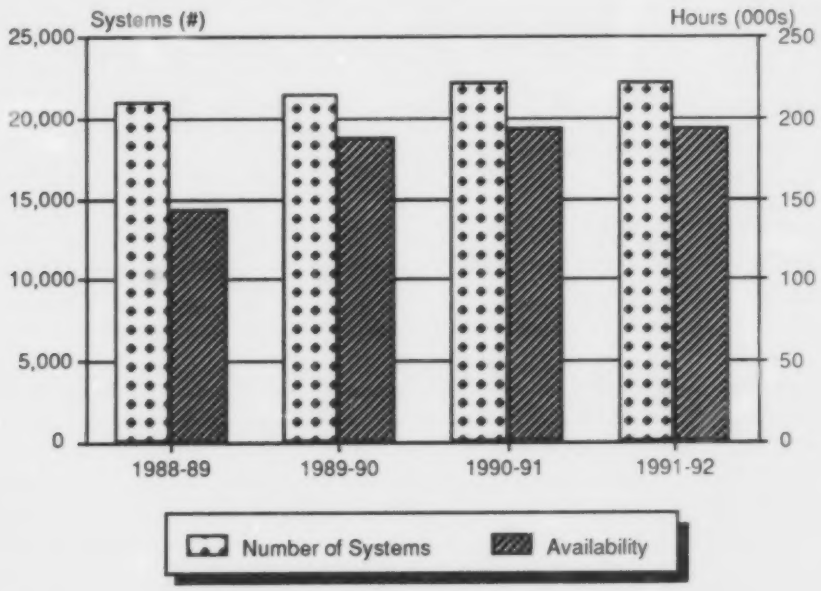


Figure 2-42: Systems Reliability



Aviation Regulation

Figure 2-43 displays a 5-year trend for the human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

Figure 2-43: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating	**70,069**	68,150	64,664	59,650	54,321
Less:					
Revenues	**(1,620)**	(1,615)	(1,079)	(880)	(831)
Recoveries	**(15)**	-	-	-	-
Total Revenue (Vote-netted)	**(1,635)**	(1,615)	(1,079)	(880)	(831)
	68,434	66,535	63,585	58,770	53,490
Capital	**1,631**	3,000	3,267	1,834	1,488
Grants & Contributions	**132**	127	117	122	100
	70,197	69,662	66,969	60,726	55,078
Person Years	**942**	935	905	936	876

The Aviation Regulation sub-activity is responsible for establishing, administering and enforcing legislation, regulations and standards necessary for the safe conduct of Canadian civil aviation and the prevention of accidents. This sub-activity certifies and monitors the competence of aviation personnel, aircraft and aeronautical products, aircraft airworthiness, the operations of commercial air services and all other commercial aviation organizations.

The regulatory activities have contributed to the favourable safety record of major Canadian air carriers as compared to other major aviation countries. A recent evaluation study found that the level of safety for the major air carriers in Canada improved steadily until 1985 and since then has remained stable.

The Regulatory Directorate has implemented new training concepts to raise the level of knowledge and experience among departmental pilots and engineers. Changes to policy and regulations have been identified to preserve a high level of technical expertise. Increases in domestic type approval activity, including those of highly complex transport aircraft incorporating new technology, are expected. A National Aviation Company Information System has been developed and will allow easy access to operational data required by inspector personnel for the efficient conduct of audit, surveillance and certification duties.

Figure 2-44: Summary of performance statistics

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
No. of Personnel Licences and Permits in Force	**87,756**	86,887	86,027	84,871	85,039
No. of Air Carriers (Domestic and Foreign)	**2,205**	2,200	2,173	2,088	2,071
No. of Registered Aircraft	**28,684**	28,400	28,119	28,027	27,586
No. of Regulatory Authorizations Processed					
. Licensing Transactions	**135,264**	134,407	125,313	127,876	132,663
. Aeronautical Product Approvals	**1,930**	1,866	2,451	2,186	1,788
. Organization Approvals	**6,631**	6,734	8,055	7,167	7,189
Total	**143,825**	143,441	135,554	137,229	141,640
No. of Inspections conducted					
. Personnel	**19,777**	19,801	19,190	19,350	17,913
. Aircraft	**2,640**	2,610	2,611	2,504	n.c.
. Organizations	**4,181**	4,194	3,466	3,885	4,443
Total	**26,568**	26,605	25,267	25,739	n.c.
No. of Enforcement Actions	**1,490**	1,580	2,104	2,093	n.c.

N.C. Denotes non-comparability as the definition has been changed.

Figure 2-45: Aviation Regulation Client Base

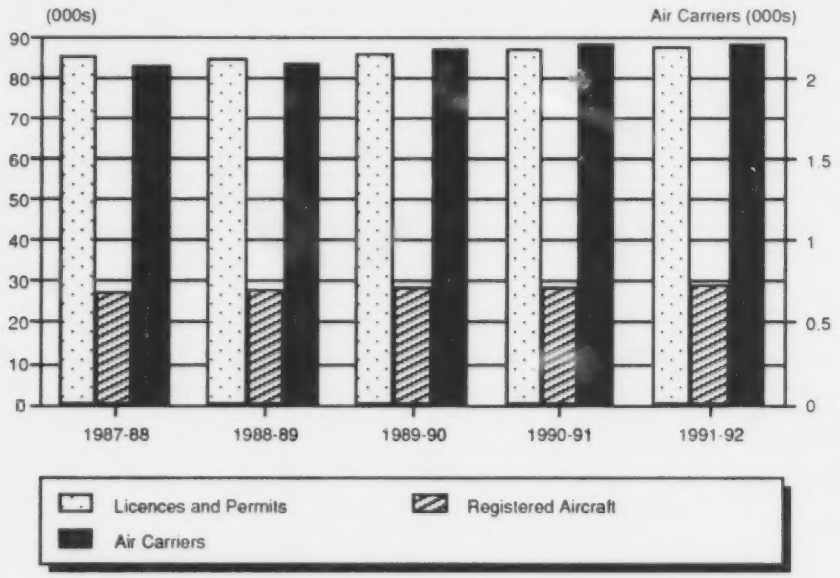
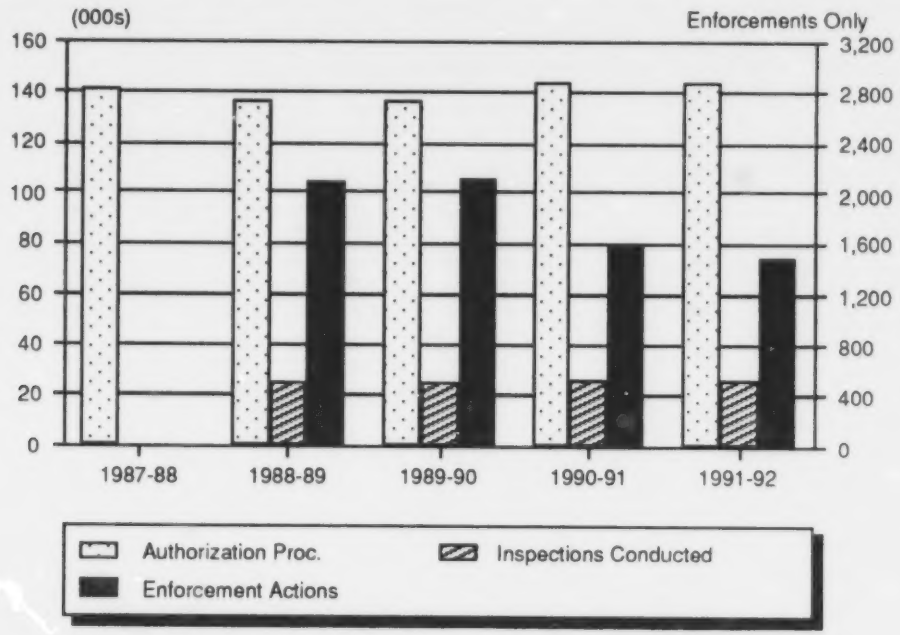


Figure 2-46: Aviation Regulation Workload



Aviation Safety Analysis and Promotion

Figure 2-47 displays a 5-year trend for human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

Figure 2-47: Net Expenditures

(thousands of dollars	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Operating	**4,322**	4,207	4,396	4,043	3,714
Capital	**212**	600	338	253	250
	4,534	4,807	4,734	4,296	3,964
Person Years	**49**	52	49	52	50

The Aviation Safety Analysis and Promotion sub-activity is responsible for promoting safety practices and procedures in all aviation activities.

The outcomes expected are effective safety education and the identification of deficiencies. The promotion of safety has been a contributing factor to the favourable safety record of Canadian air carriers as compared to other major aviation countries. Promotion of safety has proved to be a cost effective means of encouraging compliance with regulations.

Allocation of resources permits the initiation of the annual Aviation Safety Conference and the production and dissemination of safety promotion materials. In addition, safety briefings are provided based on industry demand and within the limit of resource availability.

Figure 2-48: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
No. of Safety Presentations and Briefings	**449**	450	487	263	345
Audience Reached	**16,420**	16,822	16,303	17,243	15,072
% Safety Briefings Conducted vs. Requested	**79%**	85%	98%	48%	36%
No. of Safety Recommendations, Advisories and Deficiencies Received	**310**	310	310	205	240
Transportation Safety Board (formerly Canadian Aviation Safety Board) recommendations	**110**	110	10	28	59

Figure 2-49 Audience Reached

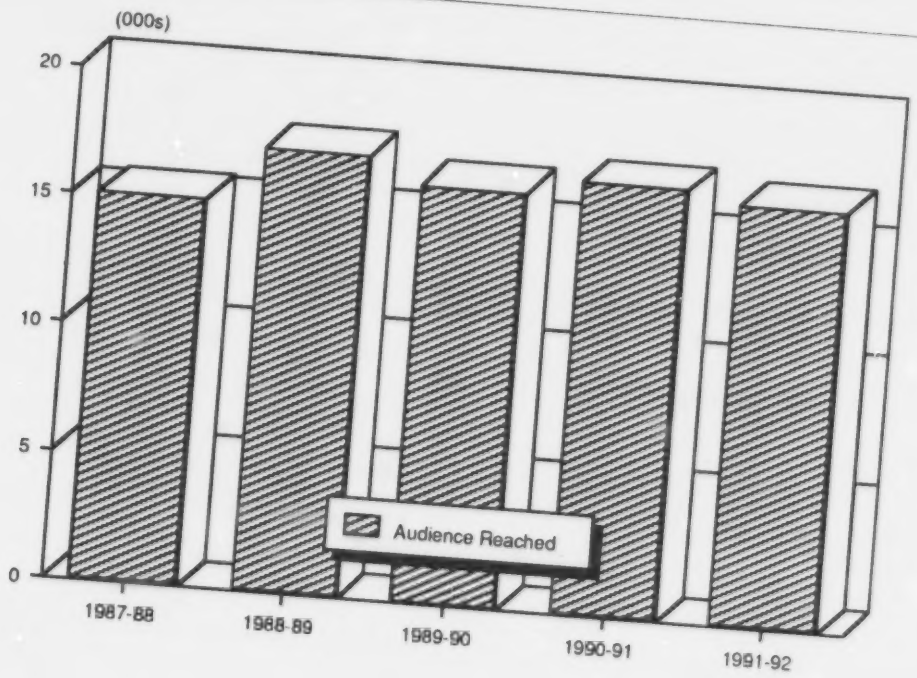
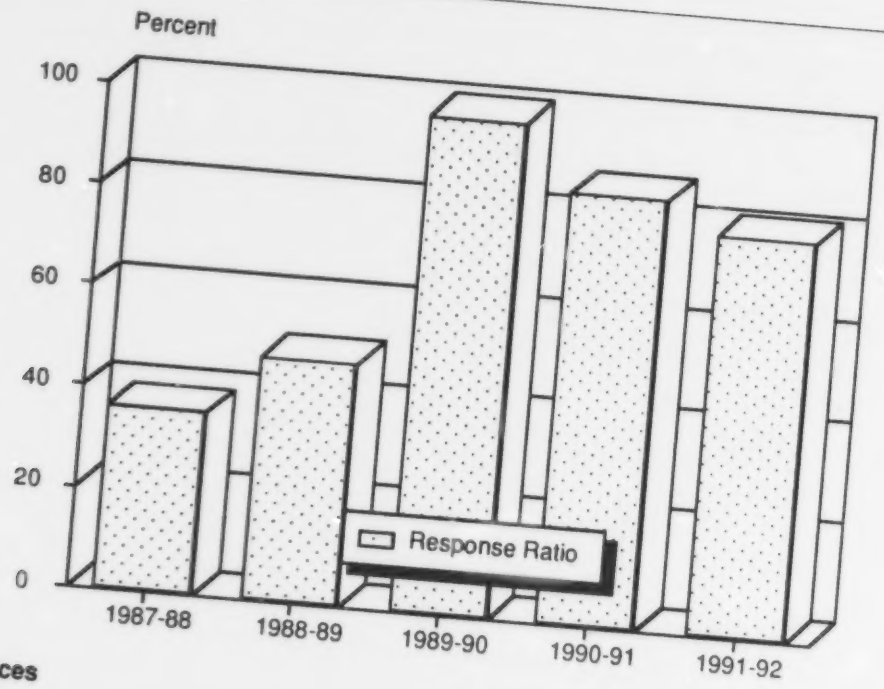


Figure 2-50: Briefings - Conducted/Requested



Aircraft Services

Figure 2-49 displays a 5 year trend for the human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

Figure 2-51 Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating	**49,426**	48,200	48,620	42,217	40,300
Less:					
Revenues	**(7)**	(7)	(7)	(2)	(5)
Recoveries*	**(15,571)**	(15,968)	(15,356)	(14,518)	(13,003)
Total Revenues (vote-netted)	**(15,578)**	(15,975)	(15,363)	(14,520)	(13,008)
Operating	**33,848**	32,225	33,257	27,697	27,292
Capital	**48,197**	5,100	3,345	9,121	6,746
Grants & Contributions	**-**	-	-	-	-
Total Expenditures	**82,045**	37,325	36,602	36,818	34,038
Person Years	**438**	434	433	442	440

* These numbers have been restated to reflect discontinuance of the Airports Revolving Fund.

The Aircraft Services sub-activity is responsible for the provision and maintenance of aircraft in support of Transport Canada's program as well as other federal government departments and agencies.

Allocation of resources provides for the maintenance of the currency of civil aviation inspection personnel and the Transportation Safety Board (TSB) inspectors. In addition, the branch supports the marine operation by providing for the operation of the helicopter fleet and search and rescue activities. As well, the aircraft are used for calibrating the radar and navigational aids of the air navigation system. The Branch provides approximately 40,000 flying hours annually for the above functions.

The Department is initiating the orderly replacement of the ageing departmental aircraft. The replacement strategy is consistent with the Operational Fleet Plan formulated after detailed review of the operational and aircraft fleet requirements.

Figure 2-52 provides a breakdown of the key performance statistics of this sub-activity.

Figure 2-52: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Aircraft Fleet Size	**106**	110	108	108	101
Aircraft Serviceability Rate	**82.4%**	82.3%	80.2%	74.7%	87.3%
Flying hours provided					
Marine	**17,000**	17,298	17,608	15,993	16,054
Regulatory	**10,000**	9,058	10,331	10,752	12,352
Air Navigation	**10,000**	8,933	10,497	11,420	11,883
Other (including TSB)	**3,450**	2,281	3,336	2,859	2,068
Flying hours provided - Total	**40,450**	37,570	41,772	41,024	42,357

Figure 2-53: Flying Hours Provided

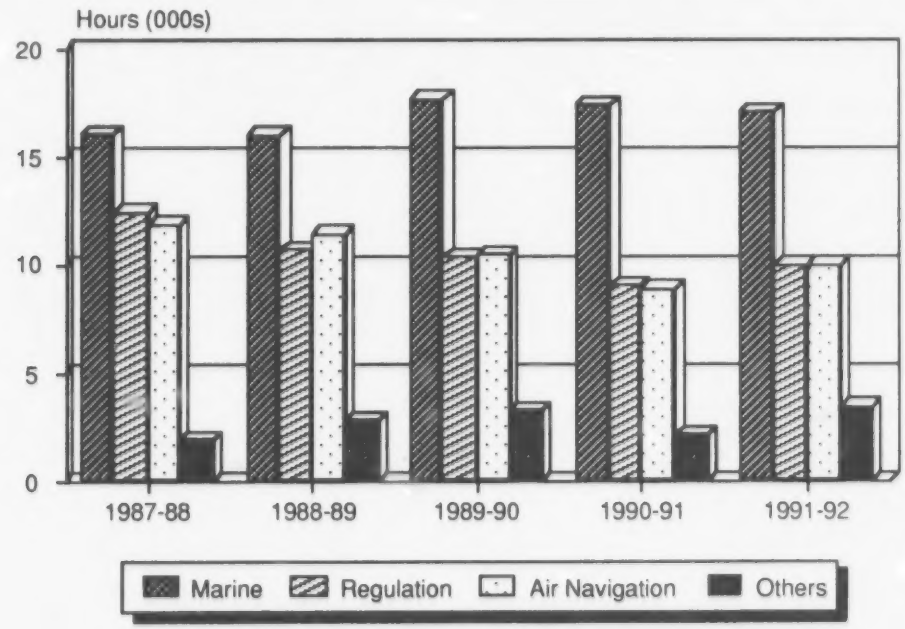
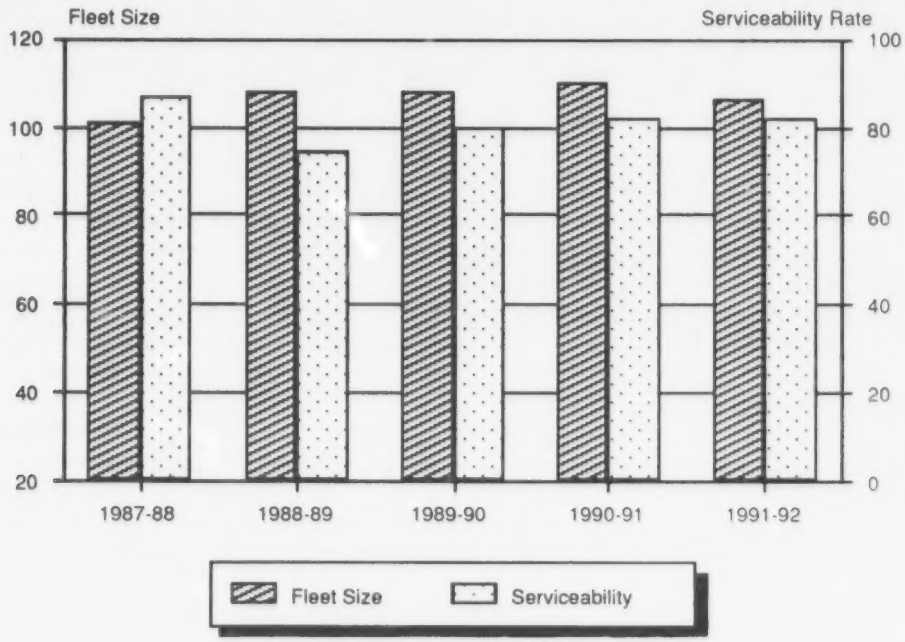


Figure 2-54 Fleet Operations



Direction and Administration

Figure 2-55 displays a five-year trend for the human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

Figure 2-55 Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Operating	**8,402**	8,328	7,853	8,338	10,802
Capital	**136**	100	182	814	160
Grants and Contributions	**429**	679	624	242	88
	8,967	9,107	8,659	9,394	11,050
Person Years *	**76**	72	66	56	57

* Responsibility for the International Civil Aviation Office (ICAO) was transferred to Direction and Administration in 1989-90

The expenditure in grants and contributions are primarily related to the Icelandic and the Danish Joint Financing agreement. Fluctuations in the levels of the total payments, each year, result from Canada's commitment to the agreement under which the charging mechanism is based on the air traffic in the North Atlantic.

The relationship of Direction and Administration operating expenditures and Person-Years to total Aviation Operations are displayed in Figures 2-56 and 2-57, respectively.

Figure 2-56: Operating Expenditures Relationship

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92 $**	Forecast 1990-91 $	Actual 1989-90 $	Actual 1988-89 $	Actual 1987-88 $
Total Aviation Group	**589,198**	618,753	569,644	521,997	495,764
Percentage change from Previous Year	**(4.8)**	8.6	9.1	5.3	-
Direction and Administration	**8,402**	8,328	7,853	8,338	10,802
Percentage Change from Previous Year	**0.8**	6.0	(5.8)	(22.8)	
Percentage of Total	**1.4**	1.3	1.4	1.6	2.2

Figure 2-57: Person-Year Relationship

	Estimates 1991-92 P-Y	Forecast 1990-91 P-Y	Actual 1989-90 P-Y	Actual 1988-89 P-Y	Actual 1987-88 P-Y
Total Aviation Group	**7,057**	7,065	7,048	7,086	7,031
Percentage change from Past Year	**(0.1)**	0.2	(0.5)	0.8	-
Direction and Administration	**76**	72	66	56	57
Percentage Change from Previous Year	**5.6**	9.1	17.9	(1.8)	-
Percentage of Total	**1.1**	1.0	0.9	0.8	0.8

* Responsibility for the International Civil Aviation Office (ICAO) was transferred to Direction and Administration in 1989-90

D. Airports

Objective

To ensure the availability and reliability of a safe, secure and efficient national civil airports network in Canada.

Description

The Airports Group is responsible for the development, maintenance and operation of civil airport facilities and services in Canada, applying a commercially-oriented management approach to lead to system self-sufficiency. Airport operations involve provision of services to passengers and aircraft such as response services, and the maintenance and upkeep of airport facilities including terminals, parking garages, runways, roads, mechanical and electrical equipment. Airports operated by Transport Canada include 8 major airports and 97 national, regional and local airports.

Resource Summaries

The Airports Group accounts for approximately 18.2% of the Department's total 1990-91 gross expenditures, before revenues, recoveries and Air Transportation Tax are credited to the Program, and 19.4% of the total person-years.

Figure 2-58: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Airports *	-	3,915	-	3,939	-	(24)
CRF Revenues	1,100		29,100		(28,000)	

* Financial data reflect wind-down of Airports and Associated Ground Services Revolving Fund (ARF) at March 31, 1991. See pp. 2-53 and 3-32.

Explanation of Change: Discontinuance of the Airports Revolving Fund and the method of allocating ATT (see p. 3-34) is such that the financial requirements for 1991-92 and the 1990-91 forecast net out to zero. This has resulted in allocating less ATT to Airports as Terminal Control Costs and Grants-in-Lieu of Taxes are no longer charged to this activity. Fluctuations between expenditure categories that net out to zero, include the following:

Budgetary - Departmental Operations

$ Millions

Gross Operating:

- transfer of minor activities and resources to the Aviation Group (9.8)

Capital:

- increase reflects normal cashflow changes within existing approved capital program 16.9

	$ Millions
Contributions:	
• this reflects an increase in the contribution to Nouveau Quebec, reprofiling of Nouveau Quebec's contribution from 1990-91 and includes an operating subsidy to Chatham airport	3.6
Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax (ATT):	
• additional revenues result from greater traffic volumes and from revenue generating initiatives such as; retail redevelopment at major airports, a revised tendering process for airport concessions and negotiation of several new leases with respect to land development	(5.6)
• though the overall ATT is lower due to adjustments relative to the discontinuance of the Revolving Fund, there is a net increase in ATT over 1990-91 forecasts mainly to offset an increase in Airports Capital allocation and an increase in non-tax revenues	(5.0)
Person-Years:	
• this decrease reflects a transfer of person-years to the Aviation Group as part of the budget purification process	(24 P-Y)

Explanation of 1990-91 Forecast: The 1990-91 forecast is $94.2 M higher than provisions in 1990-91 Estimates, due primarily to elimination of terminal control charges by Aviation to Airports; Grants-in-Lieu of Taxes offset by a reduction in ATT allocation. Also additional capital works and associated operating expenditures totalling $32.4 million are forecast to accommodate increased traffic; contribution payments are also expected to be $7.8 million lower than estimated.

Figure 2-59: Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures				Revenue Recoveries and Air Transportation Tax	**Net Resource Requirements**
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Total		
Airports	378,564	172,156	46,227	596,947	(596,947)	-

Activity Capital Resources

Figure 2-60 provides an Activity-level overview of capital requirements and expenditures. Further information on the Activity's capital program may be found in the Details of Major Capital Projects in Section 3, starting on p.3-16.

Figure 2-60: Capital Program by CIP Component

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Buildings	67,161	60,412	84,866	65,735	88,389
Aircraft Operating Areas and Facilities	55,421	49,851	57,978	66,706	60,358
Vehicle Operating Areas and Facilities	8,662	7,765	13,121	23,194	13,563
Other Airport Facilities Equipment and Systems	40,912	37,272	61,266	90,922	63,748
Total Capital	172,156	155,300	217,231	246,557	226,058

Past Financial Performance

Figure 2-61: 1989-90 Financial Performance

(thousands of dollars)	1989-90		
	Actual	Main Estimates	Change
	$	$	$
Operating Expenditures	347,836	473,844	(126,008)
Capital Expenditures	217,231	201,910	15,321
Contributions	47,664	48,826	(1,162)
Total Expenditures	612,731	724,580	(111,849)
Revenues	470,040	439,435	30,605
Recoveries*	4,603	35,867	(31,264)
ATT Allocation*	138,088	331,828	(193,740)
Total Revenues	612,731	807,130	(194,399)
Net Resources Required (Provided)	-	(82,550)	82,550
Total Person Years	3,892	4,027	(135)

* These numbers have been restated to reflect discontinuance of the revolving fund.

Explanation of Change: Actual financial requirements were $82.6 million less than projected in 1989-90 Main Estimates. The major explanations for this decrease are as follows:

$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

Operating:

- this variance is a result of a decrease of $11.6M in operating costs and a decrease of $114.4M due to changes in reporting internal recoveries for terminal control and management overhead charges (126.0)

Capital:

- the increase in traffic volumes has placed demands on the system for additional facilities yielding $35M in additional revenue. Consequently, Airports was given the authority to spend an additional $15M in capital over the originally approved level 15.3

Contributions:

- this difference is due largely to a decrease to the proposed expenditure for the Local/Local Commercial Program (1.1)

Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:

- this variance is due to an increase in passenger volumes and aircraft movements; to greater revenue from concessions due to better than expected business; and to re-allocation of ATT to Aviation. 194.4

Person Years:

- this decrease is a result of a Departmentally imposed staffing freeze. (135 P-Y)

Performance Information and Resource Justification

Activity Results/Resources Linkages

The major outcome expected from the application of Airports Activity resources is the availability of reliable airfield services and facilities on a cost recoverable basis.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- Air traffic volumes and revenues as functions of economic activity;
- land-use and environmental concerns; and
- divestiture of airports to local authorities.

Airports

Figure 2-62 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this Activity.

Figure 2-62: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating	**378,564**	388,401	347,836	319,835	316,810
Less:					
Revenues	**(506,997)**	(502,700)	(470,040)	(441,005)	(402,873)
Recoveries*	**(3,460)**	(2,200)	(4,603)	(5,678)	(5,710)
ATT*	**(86,490)**	(81,401)	(138,088)	(162,451)	(166,980)
Total Revenues*	**(596,947)**	(586,301)	(612,731)	(609,134)	(575,563)
Net Operating	**(218,383)**	(197,900)	(264,895)	(289,299)	(258,753)
Capital	**172,156**	155,300	217,231	246,557	226,057
Grants and contributions	**46,227**	42,600	47,664	42,742	32,696
	-	-	-	-	-
CRF Revenues	**1,100**	29,100	1,117	3,579	1,579
Person-Years	**3,915**	3,939	3,892	3,964	4,416

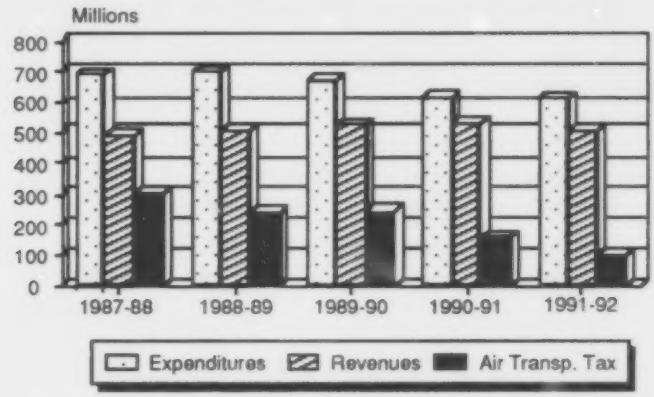
* These numbers have been restated, in all years, to reflect changes due to the discontinuance of the Airports Revolving Fund. See p. 3-32.

Treasury Board approved the abolition of the self-supporting airports and associated ground services revolving fund (commonly known as the Airports Revolving Fund) effective 31 March, 1991. This action was taken to facilitate the transition of management responsibility to local authorities.

The data in figure 2-62, reflects this change by excluding indirect costs with corresponding adjustments to the Air Transportation Tax (ATT) and recoveries. All other revenues and expenditures are as they appear in previous financial documents such as Main Estimates Parts III.

In order to provide a valid performance comparison, historical data have been inflated to 1991-92 dollars. Figure 2-63 shows a decrease in expenditures of 13.5% since 1987-88 and an increase of 4.2% in non-tax revenues. Over the same period, Airports' allocation of ATT - representing the Group's dependency on external funding - has decreased by 57%.

Figure 2-63: Financial Performance



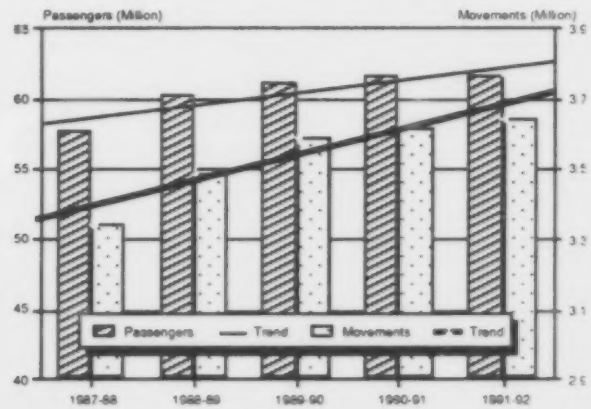
During the same period, Airports has had to respond to increasing demand. Figure 2-64 reveals an overall increase of 6.6% for passengers and 9% for aircraft movements since 1987-88.

Figure 2-64: Airports Traffic Volumes

(thousands)	**1991-92**	1990-91	1989-90	1988-89	1987-88
Passengers	**61,643**	61,690	61,102	60,291	57,805
Movements	**3,642**	3,619	3,588	3,488	3,342

Source: Aviation Aggregate Demand Indicators, May 1990
Adjustments were made so that the data reflects only Transport Canada operated airports. Forecasts for 1990/91 and 1991/92 have been adjusted to reflect a recent softening of traffic.

Figure 2-65: Air Traffic Volumes



Performance in the area of airport transfers consists of the transfer of 10 Arctic B&C airports to Yukon and 40 Arctic B&C airports to the Government of the Northwest Territories. Negotiations are proceeding for the transfer of airports at Vancouver, Edmonton, Calgary, and Montreal. In addition, an expanding interest is being shown towards airports at Quebec City, Windsor, Thunder Bay, Moncton and several other locations.

E. Surface

Objective

To contribute to the enhancement of the safety of the Canadian public who use or are exposed to the surface transportation infrastructure.

Description

The Surface activities encompass the development, implementation and monitoring of policies and programs concerning:

Surface Emergency Planning and Operations: through the development and maintenance of surface transportation emergency plans and procedures and their implementation during national emergencies; dissemination of initial reports of railway accidents and incidents.

Railway Safety: through the development and enforcement of the Railway Safety Act and Regulations, the monitoring of railway equipment infrastructure, operating practices and railway protection systems and funding safety related improvements to railway grade crossings.

Transport of Dangerous Goods: through the development and enforcement of the Transportation of Dangerous Goods Act and Regulations, and the conduct of support programs for chemical information and accidents.

Road Safety and Motor Vehicle Regulation: through the development and enforcement of vehicle standards, vehicle testing, and public education and, through the establishment and enforcement of exhaust and evaporative emission standards.

Financial Summaries

The Surface Activity accounts for approximately 2.6% of the Department's net total 1991-92 expenditures and 2.1% of the total person-years.

Figure 2-66: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	PY
Surface Emergency Planning and Operations	386	5	503	6	(117)	(1)
Railway Safety	24,524	132	27,758	131	(3,234)	1
Transport of Dangerous Goods	11,399	134	11,324	134	75	-
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	19,173	140	19,101	139	72	1
Direction and Administration	1,239	12	1,213	10	26	2
	56,721	423	59,899	420	(3,178)	3
CRF Revenues	200		195		5	

Explanation of Change: The financial requirements for 1991-92 are $3.2 million or 5.3% less than the 1990-91 forecast. The decrease is a result of the following factors:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating:	
• increase in salaries, wages and employee benefits due to price increases as well as additional other personnel costs - ($1.1 million); less decrease mainly due to equity pay relating to previous years - ($0.9million)	0.2
• decreased requirements relating to the implementation of the Railway Safety Information Management Plan - ($0.1 million); reduction in Federal Sales Tax as a result of GST - ($0.2 million)	(0.3)
Capital:	
• decreased requirements relating to completion of roof repairs at Vehicle Test Centre	(0.4)
Grants and Contributions:	
• decreased requirements for Grade Separation projects	(2.7)
Person Years:	
• increased requirement for Railway Safety and Motor Vehicle Safety operations	3 PY

Explanation of 1990-91 Forecast: The 1990-91 forecast is $2.1 million or 3.4% lower than the 1990-91 Main Estimates of $62.0 million. The difference is explained by the following major items:

Budgetary - Departmental Operations	
Operating:	
• increase in salaries relating to equity pay for past years;	0.4
• increased requirements relating to the Transportation of Dangerous Goods Regulations;	0.7
• increased operating requirements for Railway Safety	0.7

	$ Millions
• increased requirements relating to Fixed Assets Policy.	1.0

Capital:

• increased requirements relating to the implementation of the Rail Safety Information Management Plan - ($0.9 million); Emergency Planning equipment - ($0.1 million); Transport of Dangerous Goods - ($0.1 million); Road Safety - ($0.3 million); less transfer relating to new Fixed Assets Policy - ($1.0 million).	0.4

Grants and Contributions:

• decreased requirements for grade separation and rail relocation projects;	(5.5)
• contribution to Operation Lifesaver.	0.2

Figure 2-67: Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures					Net
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Total	Revenues	Resource Requirements
Surface Emergency Planning and Operations	330	56	-	386	-	386
Railway Safety	10,587	37	13,900	24,524	-	24,524
Transport of Dangerous Goods	10,937	462	-	11,399	-	11,399
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	16,471	2,615	87	19,173	-	19,173
Direction and Administration	1,209	30	-	1,239	-	1,239
	39,534	3,200	13,987	56,721	-	56,721

Past Financial Performance

Figure 2-68: 1989-90 Financial Performance

(thousands of dollars)	1989-90					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Surface Emergency Planning and Operations	385	5	349	5	36	-
Railway Safety	25,551	124	39,375	137	(13,824)	(13)
Transport of Dangerous Goods	9,896	114	8,653	117	1,243	(3)
Road Safety and Motor Vehicle Regulations	17,408	132	16,784	140	624	(8)
Direction and Administration	1,049	10	1,257	14	(208)	(4)
	54,289	385	66,418	413	(12,129)	(28)

Explanation of Change: Actual financial requirements were $12.1 million or 18.3% less than projected in 1989-90 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating:	
• increased operating requirements for Railway Safety;	0.5
• increased operating requirements for Motor Vehicle Safety;	0.4
• increased operating requirements for Transport of Dangerous Goods;	0.4
• extraordinary salary and benefit requirements.	0.8
Capital:	
• increased requirements for the purchase of vehicles for Dangerous Goods inspectors.	0.1
Grants and Contributions:	
• delays in grade crossing improvement projects;	(3.0)
• delays in grade separation and rail relocation projects.	(11.3)
Person-Years:	
• decreased requirements resulting from delays in staffing due in part to departmental staffing freeze	(28 PY)

Performance Information & Resource Justification

Activity Results/Resource Linkages

The following program outcomes account for most of human and financial resources dedicated to the activity. Measures that assess the degrees of achievement are found under the sub-activity headings below. Outcomes expected from the application of Surface Activity resources include:

- The availability of civil surface transportation in the event of national emergencies.
- enhanced railway safety by lowering the number of safety-related deficiencies of railway equipment and infrastructure; reduced accidents and deaths related to rail transportation particularly at rail level crossings;
- reduced number and severity of transportation accident/occurrences involving dangerous goods;

- reduced motor vehicle deaths, injuries and property damage resulting from the use of motor vehicles; and

- reduced fuel consumption and exhaust/evaporative emissions from new motor vehicles.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- Rail and road traffic volumes; and

- the tonnage of dangerous goods carried, and the number of dangerous goods handling and storage sites.

Surface Emergency Planning and Operations

Figure 2-69 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-69: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Operating	**330**	388	347	255	258
Capital	**56**	115	38		
	386	503	385	255	258
Person-Years	**5**	6	5	5	4

The Surface Emergency Planning and Operations sub-activity is responsible for the development of emergency plans, procedures, organizations and facilities to ensure the efficient and effective operation of rail, ferry and highway transportation systems and facilities that are essential to the national transportation system in order to respond effectively to peace-time national emergencies and the preparedness arrangements needed for international and war emergencies. The branch is also responsible for the initial railway accident/incident reporting process and provides a focal point for all Surface Activity security issues.

Allocation of resources allows the initiating of emergency preparedness activities for the rail, highway/motor carrier, coastal ferry portions of the national transportation system. This includes departmental, inter-departmental, international, NATO and industry joint planning.

Railway Safety

Figure 2-70 displays a 5 year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-70 Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Operating	**10,587**	10,903	9,217	2,658	479
Capital	**37**	253	116	16	-
Grants and Contributions	**13,900**	16,602	16,218	14,602	7,173
	24,524	27,758	25,551	17,276	7,652
Person-Years	**132**	131	124	40	6

With the Proclamation of the Railway Safety Act, the responsibility for Railway Safety was transferred from the National Transportation Agency to Transport Canada on January 1, 1989. To meet these responsibilities resources have been deployed to concentrate on the priority safety areas of equipment maintenance, railway operations and engineering. Figure 2-71 demonstrates the types and level of service provided through inspections as well as safety program administration at headquarters and in five regional offices across the country. Additionally, the Department administers an annual $10 million dollar contribution program to fund Grade Crossing Improvements such as automatic warning devices. A high priority will continue to be the improvement of safety conditions at railway/highway crossings. The improvements in this area, to which Railway Safety efforts have contributed, are shown in Figure 2-72.

The Railway safety activities described have contributed to an accident record in the Canadian railway industry which has been steadily improving in recent years. For the period 1980 through 1989, there has been an annual downward trend in total train accidents in relation to the volume of railway activity which decreased the number of train accidents per million train miles by approximately 25% over this period. Figure 2-73 illustrates.

Figure 2-71: Performance Data - Railway Safety

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Equipment Monitoring			
Motive power units inspections	3,800	3,860	3,827
Freight car inspections	37,000	38,960	34,528
Passenger car inspections	1,100	1,000	839
Train heating boiler & air reservoir inspections	700	705	1,128
Train brake inspections	500	425	307
Railway Operations			
Train riding and dispatching offices visited	1,069	877	757
Speed change points inspected	450	625	668
No of Safety and Health committees counselled	216	60	106
No of work place inspections	1,650	1,650	1,659
No of hazardous occurrences investigated	50	50	57
No of work refusal cases mediated	8	7	6
Railway Engineering			
Detail track inspections (miles) (track motor car/hirail)	10,000	10,000	9,700
Track inspections (train/track geometry car)	5,000	5,000	5,500
Bridge inspections (cursory)	2,000	2,000	400
Bridge inspections (detailed)	35	35	40
Crossing inspections	7,500	7,500	5,850
Miles of train control signal systems	5,400	5,400	3,950
Safety Programs			
No of accident investigation recommendations	200	200	100
Changes in regulations, standards, rules and exemptions	15	15	6
Safety project requests	40	20	10

Note A 5-year time series is not available since Railway Safety became part of Transport Canada only in January, 1989.

Figure 2-72: Number of Fatalities, Injuries and Accidents at Railway/Highway Crossings

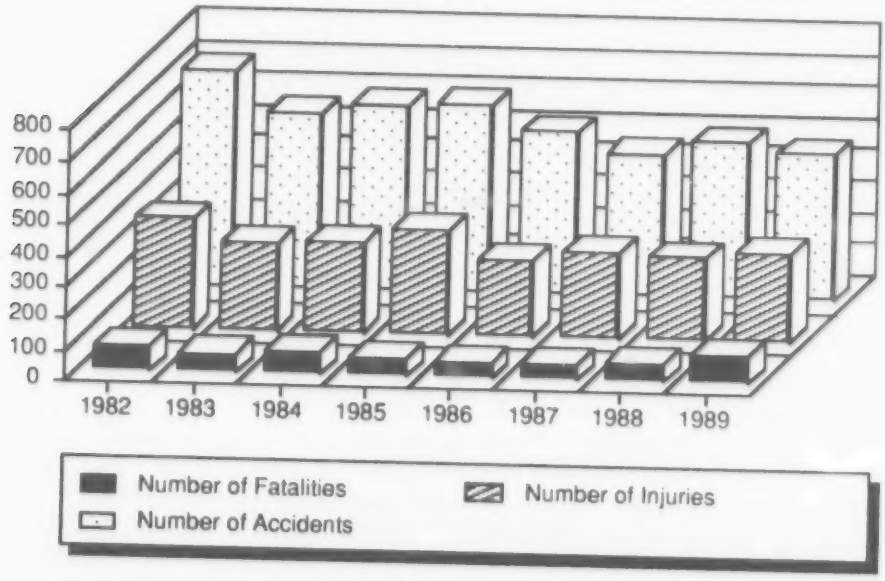
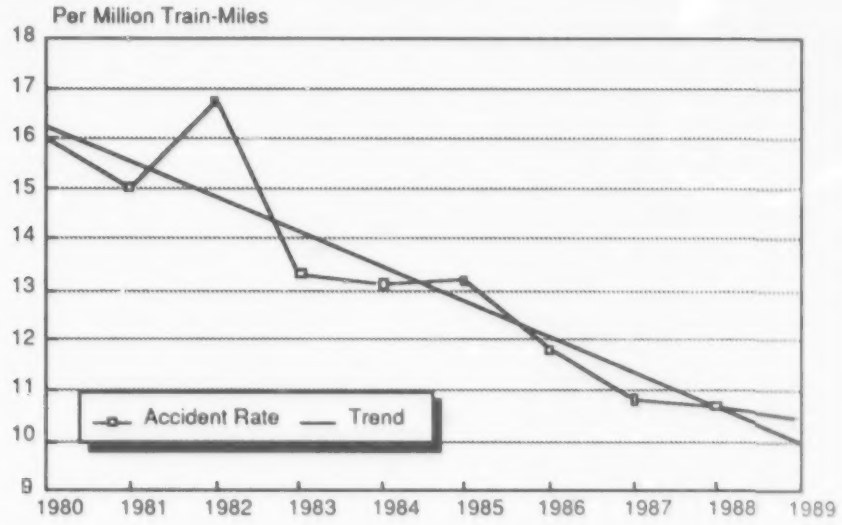


Figure 2-73: Train Accidents per Million Train-Miles



Transport of Dangerous Goods

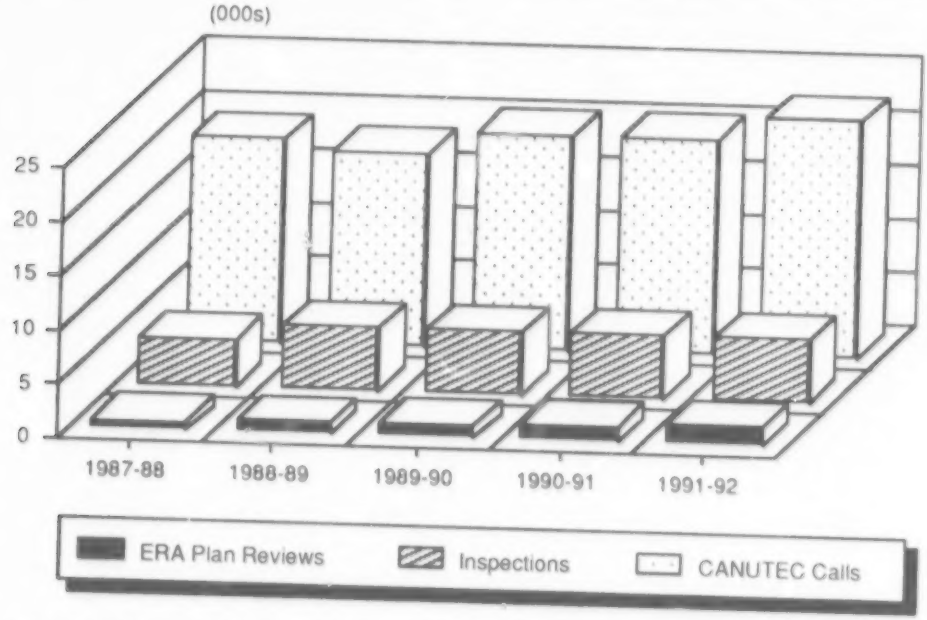
Figure 2-74 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-74: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Operating	**10,937**	11,005	9,210	7,502	9,501
Capital	**462**	319	438	464	179
Grants and Contributions	**-**	-	248	159	196
	11,399	11,324	9,896	8,125	9,876
Person-Years	**134**	134	114	116	115

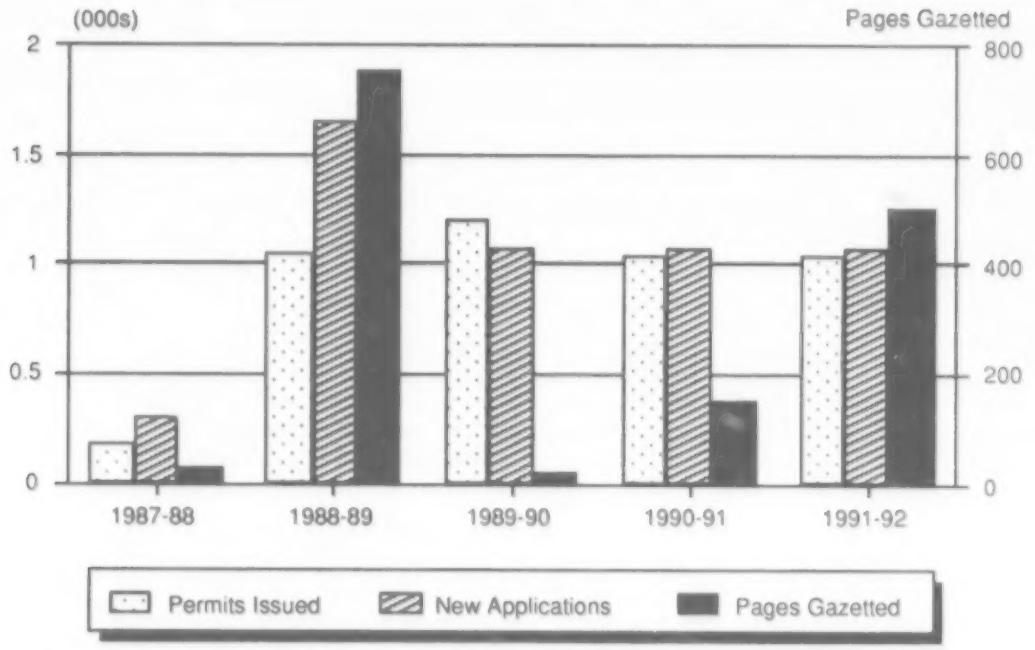
An average of 20,000 calls are made annually to the Canadian Transport Emergency Centre (CANUTEC) which provides a 24 hour-a-day bilingual chemical and regulatory information and communications assistance service. A moderate increase (10%) is forecast for 1991-92 mainly because of increased awareness of the transport of dangerous goods program as a result of publications and training. Dangerous Goods inspectors located in Headquarters and in six regional offices will continue to ensure compliance with the Transportation of Dangerous Goods Act and its Regulatons through awareness, inspection and enforcement programs. In 1989-90, 5,860 inspections were carried out by the existing 30 inspectors and this level is expected to remain constant. In addition, approximately 1,800 Emergency Response Assistance Plans (ERAP) are expected to be reviewed during 1991-92. This represents an 80% increase over the 1,000 ERAP's reviewed in 1987-88. Figure 2-75 demonstrates the level of service provided by CANUTEC and the inspectors.

Figure 2-75: Dangerous Goods Compliance and Emergency Response Performance



The issuance of permits of equivalent level of safety or permits of exemption providing relief or exemption from provisions of the TDG regulations will continue with an anticipated 1,000 new applications to be received and processed. In addition, an expected 27 million shipments totalling 210 million tonnes of dangerous goods will be transported. A major increase in the number of pages published in the Canada Gazette Parts I and II will occur due to the major amendments proposed to the Transportation of Dangerous Goods Act and its Regulations during 1991-92. These will include safety standards for the manufacturing of packagings, cylinders and tanks and safety requirements for the handling, offering for transport by shippers and transporting of dangerous goods. Also, the incorporation of the Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail (former CTC Redbook) into the TDG Regulations will continue and it is estimated that this will be a two to three year project. Figure 2-76 demonstrates the workload levels related to regulations and permit.

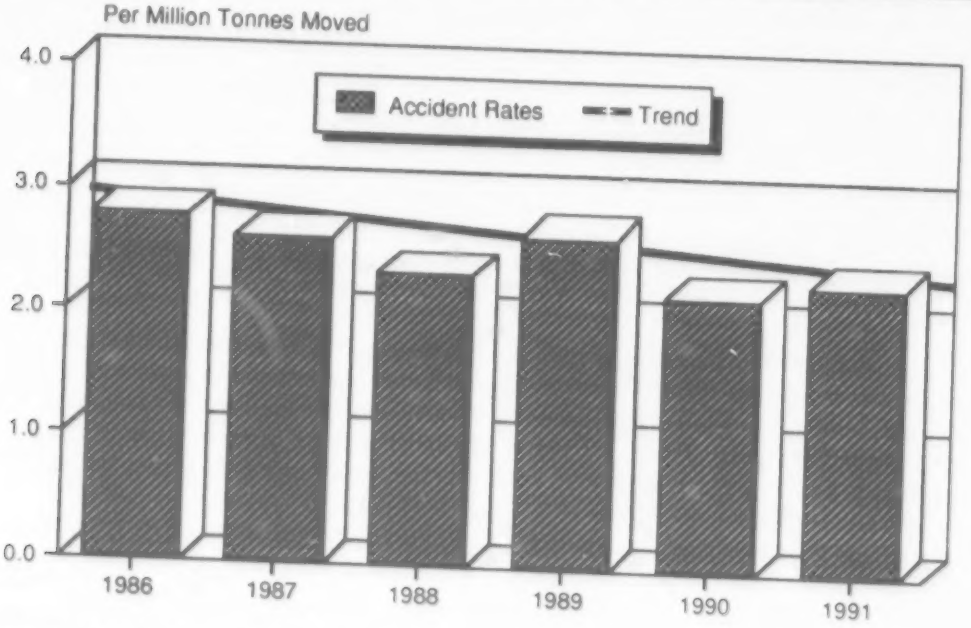
Figure 2-76: Dangerous Goods Regulations and Permits Performance



Other activities to be conducted include: provision of a regulatory requirement information service; training of provincial dangerous goods inspectors; provision of advice regarding remedial measures to take at dangerous goods accidents and the issuance of Explosive Vehicle Certificates for vehicles transporting explosives. Awareness and program information material is developed and published as a result of Directorate initiatives. These publications increase public safety through both improved industry compliance and public awareness of the Transport Dangerous Goods program.

A slow decrease in the number of dangerous goods accidents /occurrences per million tonnes transported continues as shown in Figure 2-77.

Figure 2-77 Reportable Dangerous Goods Accidents per Million Tonnes Moved



Road Safety and Motor Vehicle Regulation

Figure 2-78 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-78: Net Expenditure

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Operating	**16,471**	16,112	14,788	14,003	14,437
Capital	**2,615**	2,902	2,557	2,924	2,407
Grants and Contributions	**87**	87	63	99	75
	19,173	19,101	17,408	17,026	16,919
Person-Years	**140**	139	132	138	139

The road system is the scene of approximately 90% of all transportation fatalities (Figure 2-79) of which vehicle occupants constitute the largest single component. Federal programs have contributed to a marked decrease in traffic fatalities - in the decade ending 1989, a 39% decrease in fatalities per 10,000 vehicle registrations (Figure 2-80). However, there are still over 4,000 persons killed annually, the greatest single cause of loss of life of persons under the age of 30.

During 1991-92 safety and emission compliance programs will test over 150 vehicles, 1,000 vehicle components and 70 child seats. Audit inspections will be conducted on 400 vehicle manufacturing or importing companies, and 1,500 public complaints alleging vehicle defects will be investigated. Approximately 800,000 vehicles will be recalled for correction of safety or emission problems and over 50,000 child seats will be recalled for correction of safety problems. The majority of recalls for correction of safety problems result from industry investigation and quality control checks. However, an increasing proportion of the total can be directly attributed to the Road Safety Compliance Programs.

An initiative to amend the Motor Vehicle Safety Act (MVSA) is ongoing which will combine the MVSA and the Motor Vehicle Tire Safety Act and introduce several amendments to the MVSA in areas such as importation of used vehicles, child restraints and all terrain vehicles. Approximately 92% of the resources of this sub-activity are expended in motor vehicle safety areas.

The remaining 8% of the resources are spent in the motor vehicle exhaust emissions area. Motor vehicles comprise the largest single source (25-30%) of human-produced air pollution in Canada. Emission levels from this source will be reduced by 30-40% when the full effect of new emission standards for light duty vehicles (1987) and heavy duty vehicles (1988) is realized. New standards for passenger cars to be phased in over 1994-96 will further reduce per-unit emissions of Nitrous Oxides (NOx) by 60% and Hydrocarbons (HC) by 29%. Figure 2-81 demonstrates both the decrease in HC and NOx achieved and that projected for the period 1985-1995. Guidelines for the Government/Industry Voluntary Fuel Consumption program are produced annually and industry's performance is closely monitored. Over 700,000 copies of the Fuel Economy Guide are distributed to the public annually. This program has resulted in a reduction of over 50% in the annual new car fleet average fuel consumption (and a parallel reduction of CO_2) since 1973.

Figure 2-79: Fatalities by Mode of Transport

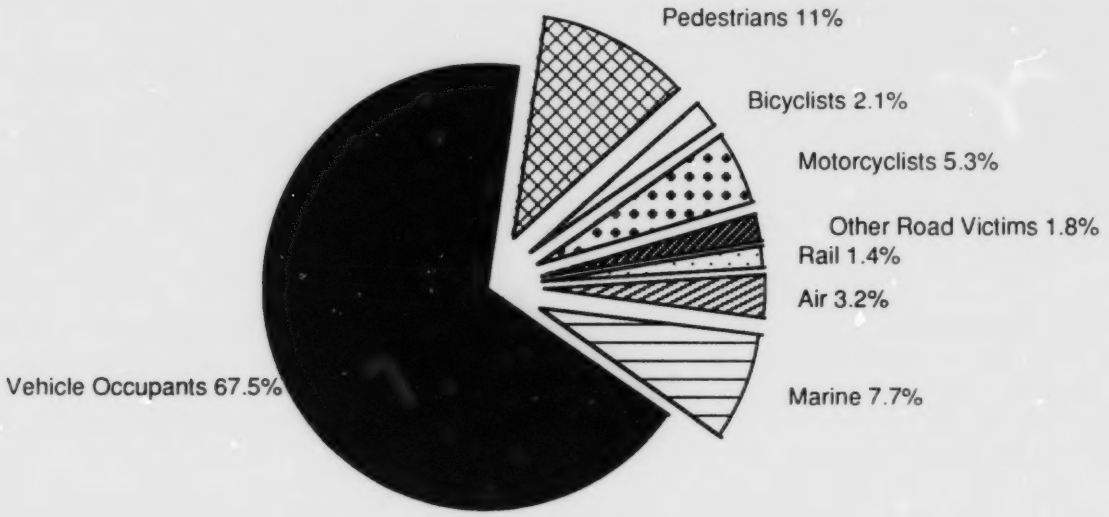


Figure 2-80: Fatality Rate per 10,000 Motor Vehicles Registered

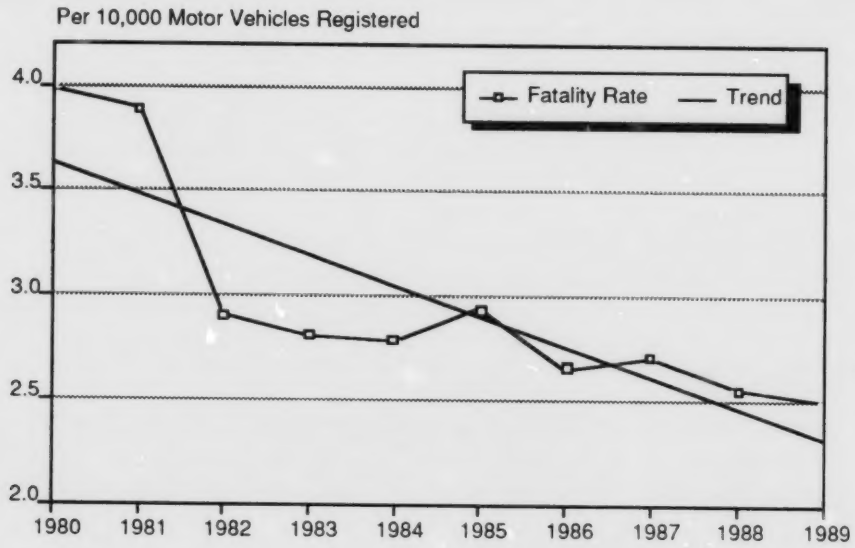
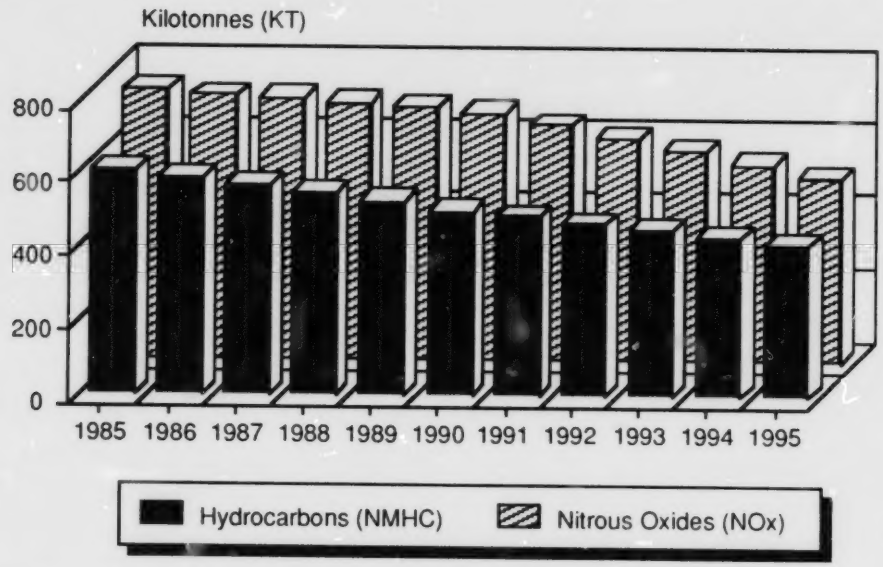


Figure 2-81: Motor Vehicle Emission Levels



Includes passenger cars, light-duty and heavy-duty trucks

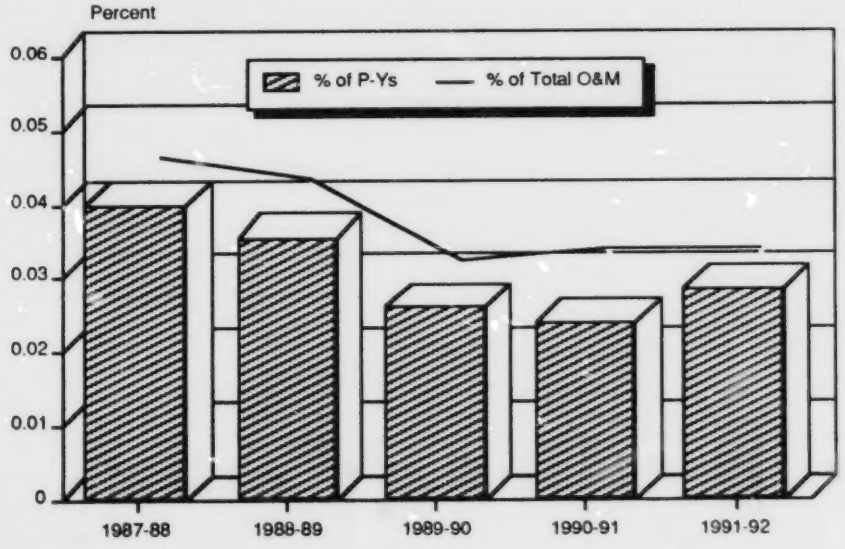
Direction and Administration

Figure 2-82 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-82: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Operating	**1,209**	1,213	1,006	1,026	1,112
Capital	**30**	-	43	96	42
	1,239	1,213	1,049	1,122	1,154
Person-Years	**12**	10	10	11	11

Figure 2-83: Percent of total Surface Activity Resources Used by Direction and Administration Sub-activity:



F. Departmental Administration

Objective

To provide overall direction, management and services in support of modal components and Crown corporations of Transport Canada in order to contribute to the development and delivery of a safe and efficient national transportation system.

Sub-Objectives

Corporate Management: to provide overall direction to Transport Canada, and Transport Crown corporations and agencies in order to ensure that the objectives of the federal government and Transport Canada - particularly those related to safety - are implemented in a consistent manner; and to provide security and emergency planning, legal support, public affairs, and review in order to assist departmental management to meet its objectives.

Finance and Administration: to support the department in the economic, efficient and effective management of its programs and achievement of its goals through the provision of professional financial management, information management, materiel management and contracting and other management services.

Personnel: to ensure the availability of a qualified, properly classified, and representative work force to the department.

Description

The Departmental Administration Activity provides direction and management to the department and Crown corporations through the Executive Offices of the Minister, Minister of State, and Deputy Minister. The Assistant Deputy Minister (ADM) Finance and Administration centrally provides services and advice to the department in areas of finance, planning and programming, cost recovery and economic evaluation, information management, management consulting, materiel and contracting, and facility management. The ADM Personnel centrally controls and provides personnel and training services to the department. Other services include internal audit, program evaluation and review, public affairs, legal counsel, and security and emergency planning.

Resource Summaries

The Departmental Administration Activity accounts for approximately 7.7% of the Department's net total 1990-91 expenditures and 12.2% of the total person-years.

Figure 2-84: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91		Actual 1989-90		Actual 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating										
Corporate Management	30,497	352	35,419	346	32,082	378	25,921	370	26,804	356
Finance & Administration	66,653	1,129	86,816	1,168	81,763	1,221	73,241	1,320	73,116	1,377
Personnel	65,958	985	68,941	987	63,841	1,001	58,323	1,003	57,525	1,030
	163,108	2,466	191,176	2,501	177,686	2,600	157,485	2,693	157,445	2,763
Capital										
Corporate Management	149		314		838		913		1,021	
Finance & Administration	8,982		12,306		15,200		9,925		5,726	
Personnel	2,249		3,510		3,305		2,983		4,434	
	11,380		16,130		19,343		13,821		11,181	
Transfer Payments										
Corporate Management	20		520		111		20		20	
Personnel	299		150		-		-		-	
	319		670		111		20		20	
	174,807		207,976		197,140		171,326		168,646	
Revenues and Recoveries										
Finance & Administration	3,847		5,260		5,107		4,098		2,229	
Personnel	5,475		6,270		5,595		5,426		5,692	
	9,322		11,530		10,702		9,524		7,921	
	165,485		196,446		186,438		161,802		160,725	
CRF Revenues	300		300		300		315		1,023	
Person Years*: Controlled by TB		2,466		2,501		2,600		2,693		2,763
Other		18		13		12		-		-
		2,484		2,514		2,612		2,693		2,763

* See p. 3-2 for further information on person-years. Reporting on "Other" person-years commenced in 1989-90.

Explanation of Change: The financial requirements for 1991-92 are approximately $31.0 million or 15.8% lower than the 1990-91 forecast. The major changes which contribute to this net decrease include:

$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

Operating:

- increase in 1990-91 forecast for miscellaneous minor operating expenditures due to agreed upon settlement for the Air India crash 1.8
- decrease in funding requirements for the Inquiries Secretariat (1.5)
- decrease due to reduction for Federal Sales Tax (F.S.T.) (1.5)

	$ Millions
• decrease due to reduction by Finance and Administration Group in overhead targets	(1.2)
• decrease in funding requirements for the Airport Transfer Task Force	(0.9)
• decrease in requirements for cost of goods and services	(24.6)
Capital:	
• decrease in capital requirements in 1991-92 for	
Personnel	(1.3)
Finance & Administration	(3.3)
• decrease in capital requirements in 1991-92 for Corporate Management	(0.2)
Grants and Contributions:	
• reduction in 1991-92 requirements for contributions	(0.4)
Revenue & Recoveries:	
• decrease in 1991-92 estimated recoveries	2.2

Explanation of 1990-91 Forecast: The 1990-91 forecast for Departmental Administration is $35.6 million or 22.1% greater than the 1990-91 Main Estimates of $160.8 million. The difference reflects the following major items:

Budgetary - Departmental Operations

Operating:	
• increase in Security operations of 18 person years;	1.6
• increase due to Air India crash settlement;	1.8
• increase in operating requirements due to underfunding of salaries and wages, establishment of the Inquiries Secretariat, increased costs due to "contracting out" policy, increased funding for Public Affairs and other minor workload increases.	26.9

$ Millions

Capital:

- increase in Finance & Administration for data processing equipment 5.1

Transfer Payments:

- increase in a contribution towards an Airport Transfer Feasibility study 0.2

Figure 2-85: Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures				Revenues and Recoveries	Net Resource Requirements
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Total		
Corporate Management	30,497	149	20	30,666	-	30,666
Finance and Administration	66,653	8,982	-	75,635	3,847	71,788
Personnel	65,958	2,249	299	68,506	5,475	63,031
	163,108	11,380	319	174,807	9,322	165,485

Past Financial Performance

Figure 2-86: 1989-90 Financial Performance

(thousands of dollars)	1989-90					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Corporate Management	33,031	378	27,866	357	5,165	21
Finance & Administration	91,856	1,221	79,906	1,197	11,950	24
Personnel	61,551	1,001	55,300	945	6,251	56
	186,438		163,072		23,366	
Person-years*: Controlled by TB		2,600		2,499		101
Other		12		18		(6)
		2,612		2,517		95

* Reporting on "Other" person-years commenced in 1989-90. See p. 3-4.

Explanation of change: Actual financial requirements were $23.4 million or 14.3% greater than projected in its original plan. The major causes of this increase are as follows:

$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

- miscellaneous minor workload decreases; 6.5

	$ Millions
• increase in revenues/recoveries;	(1.6)
• increase in security operations;	2.6
• increase in capital requirements;	4.6
• increase in Personnel salary requirements, due to central settlement;	5.6
• increase in Finance and Administration salary requirements.	5.7

Performance Information and Resource Justification

Activity Results/Resources Linkages

The following expected program outcomes account for most of human and financial resources dedicated to the activity. Measures that assess the degree of achievement are found under the sub-activity headings. Outcomes expected from the application of Departmental Administration Activity resources include:

- Cost-effective centralized measures to place human and financial resources at the disposal of management to support the achievement of Groups' Activity objectives.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- Staff turnover rates in operationally-oriented activities - training volumes;
- introduction of new integrated office automation systems; and
- government-wide initiatives such as IMAA and PS 2000, as well as previous deficit reduction commitments.

The cost-effectiveness of the department's overhead functions is assessed through its relationships to total departmental financial and human resources. Figures 2-87and 2-88 refer.

Figure 2-87: Relationship of Departmental Administration Expenditures to Total Departmental Operations

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Total Department	**1,730,333**	1,833,144	1,676,296	1,528,404	1,489,535
Percentage Change from Previous Year	**-5.6**	9.4	9.7	2.6	
Departmental Administration	**163,108**	191,176	177,686	157,485	157,445
Percentage Change from Previous Year	**-14.7**	7.6	12.8		
Percentage of Total	**9.4**	10.4	10.6	10.3	10.6

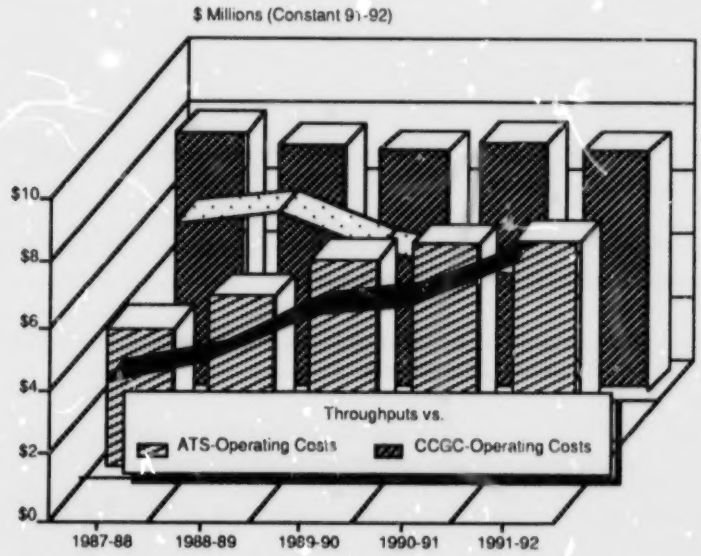
Figure 2-88: Relationship of Departmental Administration Person-Years to Total Departmental Person-Years

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Total Department	**20,133**	20,228	20,096	120,444	20,908
Percentage Change from Previous Year	**-0.5**	0.7	-1.7	-2.2	
Departmental Administration	**2,466**	2,501	2,600	2,693	2,763
Percentage Change from Previous Year	**-1.4**	-3.8	-3.5	-2.5	
Percentage of Total	**12.2**	12.4	12.9	13.2	13.2

* Restricted to "controlled" person-years.

A major ongoing responsibility of the Administration function is the provision of facilities and curricula to accommodate technical and operational training for the Aviation and Marine Groups, two of which are air traffic control services and Coast Guard officer-cadet training. Figure 2-89 isolates operating costs (in 1991-92 constant dollars) for the operation of controller training at the Transport Canada Training Institute (TCTI) in Cornwall, and officer-cadet training at the Coast Guard College (CCGC) in Sydney. It graphically contrasts student output in relative terms, not on the basis of volumes. It is important to note the decreases in CCGC throughput reflect decreasing client demand for junior officers. The transfer of the Maritime Training Centre, from TCTI, and the recent initiatives to attract new marine training are not reflected in this data, however, it is expected that all increases will continue to focus on marine technology.

Figure 2-89: Operational and Technical Training Costs/Throughputs



An integrated financial system is being developed to provide a better system for resource management and decision-making purposes. The major objective of the system is to provide easily accessible, accurate, timely and relevant information. It will provide better, more meaningful and up-to-date information to all levels of management for decision making and managerial control purposes. The target date for implementation is 1995 and total development costs have been estimated at $21 million of which $17.6 million are for capital acquisitions.

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 3-1 presents Transport Canada net program expenditures by standard object. Included in 1989-90, only, are expenditures and receipts for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund. Effective April 1, 1991, the fund is wound down and the resources integrated into voted appropriations.

Figure 3-1: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual* 1989-90
Personnel			
Salaries and wages	**958,693**	977,335	939,900
Contributions to employee benefit plans	**148,518**	145,552	118,760
Other personnel costs	**35,709**	40,583	34,757
	1,142,920	1,163,470	1,093,417
Goods and Services			
Transportation and communications	**107,572**	124,955	127,342
Information	**14,590**	10,812	17,383
Professional and special services	**201,034**	241,661	371,707
Rentals	**15,149**	19,240	17,597
Purchased repair and maintenance	**93,475**	100,459	156,701
Utilities, materials and supplies	**141,774**	158,634	155,214
Payments to Crown corporations	**659,764**	660,150	868,983
Other subsidies and payments	**13,819**	13,913	142,616
	1,247,177	1,329,824	1,857,543
Total Operating	**2,390,097**	2,493,294	2,950,960
Capital			
Land, buildings and works	**235,257**	234,599	153,772
Machinery and equipment	**428,341**	338,350	271,156
Total Capital	**663,598**	572,949	424,928
Transfer Payments**	**234,550**	239,530	251,337
Total Expenditures	**3,288,245**	3,305,773	3,627,225
Revenue credited to the Vote/Revolving Fund***	**1,139,966**	1,083,773	1,154,677
Total Net Budgetary Expenditures	**2,148,279**	2,222,000	2,472,548
Non-Budgetary (loans, investments and advances)	**-**	-	17,260
	2,148,279	2,222,000	2,489,808

* Public Accounts data - the 1989-90 column in Figure 3-1 - understates actual capital expenditures, on a voted basis, by $269.8 million. The Standard Object of Expenditure display does not take into separate account that portion of salaries, wages, transportation, communication and professional and special services, etc., that is budgeted for, consumed by and charged against, the Capital Vote and capital in the Airport Revolving Fund. Data in the 1990-91 and 1991-92 columns, as well as all other 1989-90 Capital displays elsewhere in Sections 1, 2 and 3, reflect the vote split.

** Includes statutory payments for Victoria Jubilee Bridge.

*** Wind-down of the Airport Revolving Fund results in a permanent reduction in certain internal recoveries and termination of payments of Grants-in-Lieu-of-Taxes. For 1989-90, this reduces Revenues credited to the vote by $114.4M and expenditures by $21.4M respectively. These effects are incorporated in all years in all other Part III displays.

2. Personnel Requirements

Figure 3-2 provides a breakdown of the number of personnel by Activity while Figure 3-3 displays the person-years and average salary provisions by category. Personnel expenditures represent 31.5% of total gross Program expenditures. Since 1984-85, Transport has reduced its person-year complement by 10.8%.

Figure 3-2: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Policy and Coordination	**315**	306	309
Marine/Canadian Coast Guard	**5,957**	5,997	5,862
Aviation	**7,057**	7,120	7,048
Airports	**3,915**	3,939	3,892
Surface	**423**	420	385
Departmental Administration	**2,466**	2,501	2,600
Person Years - Controlled by TB	**20,133**	20,283	20,096
- Other	**18**	13	12
	20,151	20,296	20,108

Figure 3-3: Details of Personnel Requirements

	Controlled Person-Years			Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	1991-92	1990-91	1989-90		
Management Category	301	268	277	59,000 - 132,700	80,945
Scientific and Professional Category					
Architecture and Town Planning	6	6	7	20,623 - 74,884	58,429
Chemistry	12	12	9	18,666 - 66,672	50,109
Economics, Sociology and Statistics	103	99	100	20,000 - 79,367	61,071
Education	36	34	33	17,989 - 69,331	43,485
Engineering and Land Survey	563	551	550	27,613 - 74,810	58,695
Library Science	10	7	7	25,371 - 60,147	41,829
Physical Science	25	10	10	21,430 - 73,473	55,452
Psychology	4	3	3	30,390 - 70,774	56,346
Scientific Research	-	2	2	34,343 - 83,351	-
Administrative and Foreign Services Category					
Administrative Services	1,085	1,029	971	17,470 - 72,817	45,029
Computer Systems Administration	161	193	196	22,310 - 73,032	46,666
Financial Administration	227	230	203	15,516 - 69,789	40,553
Information Services	66	54	51	17,329 - 65,839	52,931
Organization and Methods	20	22	23	17,121 - 67,800	53,445
Personnel Administration	194	218	204	16,390 - 67,273	48,621
Program Administration	812	813	770	17,470 - 72,817	48,289
Purchasing and Supply	114	110	103	16,292 - 68,218	41,846
Technical Category					
Aircraft Operations	588	536	541	45,127 - 72,037	60,424
Air Traffic Control	2,102	2,050	1,928	18,444 - 78,000	60,253
Drafting and Illustration	98	111	110	19,852 - 51,443	37,250
Educational Support	2	2	2	13,679 - 36,392	34,023
Electronics	1,648	1,529	1,561	20,736 - 66,964	47,973

	Controlled Person-Years			Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	1991-92	1990-91	1989-90		
Engineering and Scientific Support	440	269	255	17,919 - 64,912	47,481
General Technical	660	826	794	16,124 - 71,058	41,604
Photography	2	2	2	21,951 - 39,999	30,999
Radio Operations	1,219	1,201	1,173	18,136 - 63,111	39,737
Ships' Officers	880	890	880	25,218 - 67,311	36,828
Social Science Support	64	73	65	16,124 - 73,716	40,581
Technical Inspection	613	550	541	16,124 - 73,622	51,899
Administrative Support Category					
Communications	46	44	50	19,607 - 40,612	30,741
Data Processing	66	84	108	17,165 - 47,383	31,171
Clerical and Regulatory	2,219	2,537	2,574	16,504 - 40,509	26,908
Office Equipment	16	8	8	16,163 - 32,250	24,034
Secretarial, Stenographic and Typing	642	733	778	16,356 - 40,768	26,942
Operational Category					
Firefighters	666	586	561	28,471 - 56,462	39,233
General Labour and Trades	2,010	2,210	2,321	19,889 - 49,692	32,513
General Services	151	173	173	16,989 - 51,984	28,797
Heating Power and Stationary Ops	91	83	87	24,167 - 48,482	34,219
Lightkeepers	206	257	253	20,462 - 37,965	28,371
Ships' Crew	1,635	1,602	1,567	28,044 - 39,744	32,267
Other	124	266	246		
	20,133	20,283	20,096		

	Other Person-Years			Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	1991-92	1990-91	1989-90		
Executive	2	2	2	59,000 - 132,700	95,850
Administrative and Foreign Service	16	11	10	17,470 - 72,812	45,141
	18	13	12		
Total Controlled and Other	20,151	20,296	20,108		

* **Person-Years** - refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof (for example, the employment of three persons for four months each). A person-year may consist of regular time personnel (whether in Canada or abroad), continuing and non-continuing, full-time or part-time, seasonal, term or casual employees, and other types of employees.

Controlled person-years are those subject to the control of the Treasury Board. With some exceptions, the Treasury Board directly controls the person-years of departments and agencies listed in the Schedule 1, Part I and II, of the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board does not control person-years related to Ministers' staff appointed pursuant to Section 39 of the Public Service Employment Act and all appointments pursuant to an Order in Council. Also, the person-years of some departments and agencies may be excluded from Treasury Board control. Controlled person-years are referred to as "authorized" person-years in Part II of the Estimates.

Other person-years are those not subject to Treasury Board control but disclosed in Part III of the Estimates, on a comparative basis with previous years, in support of the personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the controlled and other person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1990. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

Total capital expenditures for 1991-92 are $663.6 million, representing 30.9% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 3-4 summarises capital spending by Activity and by Capital Investment Component (i.e. the major investment categories used to manage capital expenditures in the Department).

Figure 3-4: Capital by Activity and Capital Investment Component

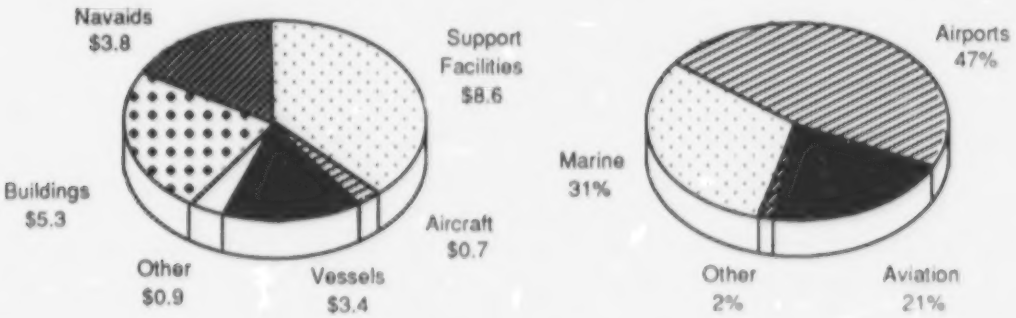
(thousands of dollars)		Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	For Details See Page
Policy and Coordination		1,569	692	970	
Marine	Fleet	46,971	51,136	99,864	
	Harbours & Ports	29,019	38,487	34,958	
	Other Coast Guard	79,804	61,915	76,861	
	Sub-total Marine	155,794	151,538	211,683	3-7
Aviation	Air Navigation Services	269,323	236,900	235,214	
	Aircraft Services	48,197	5,100	3,345	
	Other Aviation	1,979	3,700	3,787	
	Sub-total Aviation	319,499	245,700	242,346	3-11
Airports	Buildings	67,161	60,412	84,866	
	Aircraft Operations	55,421	49,851	57,978	
	Vehicle Operations	8,662	7,765	13,121	
	Other Airport Facilities	40,912	37,272	61,266	
	Sub-total Airports	172,156	155,300	217,231	3-16
Surface		3,200	3,589	3,192	
Departmental Administration		11,380	16,130	19,343	3-21
		663,598	572,949	694,765	
% Change Over Previous Year		15.8	-17.5		

The Department's capital program is managed with a medium term investment strategy of on-going asset life-cycle restoration and replacement. The goal is to protect the on-going availability of a safe and efficient national transportation infrastructure to shippers, carriers and the travelling public. The strategy also provides for expansion in areas where congestion and capacity shortfalls exist, for example at International Airports at Vancouver and Toronto.

The Department's capital investment in the national transportation infrastructure is currently valued at an estimated $22.7 billion (replacement cost), not counting fixed assets owned by Federal Crown corporations. This investment and, consequently, the department's capital program are

concentrated in the Air and Marine modes (See Figure 3-5). Road and Rail modes, falling under the jurisdiction of the Provinces and Crown corporations, respectively, are supported by grants and contributions (see p.3-29) rather than capital expenditures.

Figure 3-5: Transport Canada Fixed Asse'.s



Total: $22.7 Billion

For the Estimates year, an amount of $111.1 million has been estimated for economic slippage of capital projects. This estimate of slippage reflects the fact that, in a sufficiently large population of capital projects, some inevitably will be delayed or temporarily interrupted by events beyond the Department's control. Examples of such events are labour disputes, contract disputes, material shortages, contractor insolvencies and weather. Over a number of years, it is possible, statistically and judgmentally, to measure the effect of these events and predict with reasonable accuracy, the amount of slippage for the whole capital program. Figure 3-6 shows the effect of slippage on the 1991-92 capital program for each Activity. The column entitled "Projects Listed" reflects those projects displayed in Figures 3-7 to 3-10 inclusive.

Figure 3-6: Capital-Discounting for Slippage - 1991-92 Estimates

(thousands of dollars)	1991-92 Main Estimates				
	Projects Listed	Not Listed	Total Program	Discount for Slippage	Total Estimates
Policy and Coordination	-	1,780	1,780	211	**1,569**
Marine/CCG	117,212	50,474	167,686	11,892	**155,794**
Aviation	364,673	29,263	393,936	74,437	**319,499**
Airports	128,903	66,481	195,384	23,228	**172,156**
Surface	-	3,200	3,200	-	**3,200**
Departmental Administration	7,276	5,424	12,700	1,320	**11,380**
Total	618,064	156,622	774,686	111,088	**663,598**

In the pages that follow, individual capital projects are listed in sequence of Activity, sub-activity, province and location. Where the location is not specified in bold type, the project involves multiple locations. Explanations for projects with total estimated costs that have changed by 20% or $1 million dollars, are footnoted. Finally, details of the Department's Major Crown Projects are presented in the Addendum beginning on p. 3-22.

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/Canadian Coast Guard

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Requirements
FLEET CAPITAL INVESTMENT PLAN (FCIP)					
HEADQUARTERS					
Marine Navigation Systems					
Rebuild 1 MBB BO : 105 Helicopter	-	1,791	900	**891**	-
Redevelopment of Ship Activity Reporting System	-	2,036	486	**1,550**	-
Icebreaking and Arctic Operations					
1. Vessel Modernization CCGS Louis S. St. Laurent	95,516	132,495	78,038	**30,000**	24,457
Marine Search and Rescue					
ARUN ("S" Class Replacement) (Formerly CCGS Spume replacement)	3,177	3,178	79	**2,231**	868
Acquisition of Type 500 - 2 SAR Vessels	44,087	44,088	43,463	**625**	-
COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP)					
NEWFOUNDLAND					
2. **Cape Race** - Replace Loran C	11,933	16,570	232	**6,723**	9,615
Lightstation Standardization Phase I	9,002	9,022	4,069	**4,953**	-
Placentia Bay Vessel Traffic Services Equipment Acquisition	-	5,317	400	**4,917**	-
Goose Bay Restoration Dredging	-	2,830	30	**2,800**	-
NEW BRUNSWICK					
Saint John (Fundy) Vessel Traffic Services Equipment Acquisition	-	9,832	100	**2,776**	6,956

1. and 2. - See p. 3-10 for explanation of major change in estimated cost

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/Canadian Coast Guard

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Requirements
COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP) (Cont'd)					
NOVA SCOTIA					
Canso Canal Dewatering System	6,198	6,209	388	3,427	2,394
QUEBEC					
Quebec					
Vessel Traffic Services Radar Replacement	6,665	6,675	6,483	192	-
Montreal					
Vessel Traffic Services Radar Replacement	10,452	11,306	8,572	2,734	-
ONTARIO					
Installation of Lightstation Power Supply	1,393	1,356	943	203	210
BRITISH COLUMBIA					
Comox					
Coast Guard Radio Station Consolidated Plan	2,752	2,732	127	1,683	922
Prince Rupert					
Coast Guard Radio Station Consolidated Plan	1,365	1,365	57	1,208	100
Fraser River					
Steveston Training Wall	-	13,631	-	10,722	2,909
NORTHWEST TERRITORIES					
Iqaluit					
General Service Building	-	3,344	300	3,044	-
3. **Fort Providence**					
Base Upgrade	2,855	4,056	66	1,200	2,790
MULTI-PROVINCE					
Lightstation Monitoring Program	16,638	17,449	12,185	3,884	1,380
Hard Copy Communications Systems for Vessels	3,254	3,304	714	979	1,611

3. See p. 3-10 for explanation of major change in estimated cost

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/Canadian Coast Guard

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Requirements
COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP) (Cont'd)					
Acquisition of Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBs) for CCG Vessels	1,708	1,715	457	**210**	1,048
Acquisition of VHF Direction Finders for CCG Vessels	2,928	3,028	137	**765**	2,126
Shipboard Communications Consoles Replacement	3,825	3,678	3,443	**235**	-
Continuous Maritime Broadcast Equipment Replacement Program	2,484	2,484	520	**650**	1,314
NAVTEX System	4,809	5,047	396	**2,142**	2,509
HARBOURS AND PORTS ASSET MANAGEMENT PLAN (HPAMP)					
NEWFOUNDLAND					
Rigolet					
Reconstruct Wharf	2,521	2,521	1,438	**1,083**	-
Argentia					
Fleet Dock Reconstruction	8,552	8,552	8,252	**300**	-
Charlottetown					
Reconstruct Wharf	1,997	1,871	1,811	**60**	-
QUEBEC					
Trois Pistoles/Les Escoumins					
Wharf Reconstruction Study	863	863	657	**206**	-
Harrington Harbour					
Wharf Reconstruction	2,203	2,060	1,957	**103**	-
Tadoussac					
Wharf Reconstruction	6,144	6,144	3,094	**2,800**	250
Tête à la Baleine					
Wharf Reconstruction	5,252	5,252	361	**4,372**	519
Paspébiac					
Wharf Reconstruction	6,903	6,600	4,839	**1,761**	-
St-Ignace de Loyola					
Wharf Reconstruction	4,128	3,771	3,441	**265**	65
Les Méchins					
Wharf Reconstruction	8,759	8,759	6,230	**2,377**	152
St. Augustin					
Wharf Reconstruction	7,400	7,401	6,986	**415**	-
Baie Comeau					
Harbour Restoration	25,884	25,884	11,071	**12,726**	2,087

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Marine/Canadian Coast Guard

(thousands of dollars)	From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
1. Vessel Modernization CCGS Louis S. St. Laurent	3-7	95,516	132,495	**36,979**
The increase in cost is due to a significant amount of additional steel work, the need for which was discovered after the commencement of the project. (Revised TEC approved Aug. 30/90)				
2. Cape Race Replace Loran-C	3-7	11,933	16,570	**4,637**
The previously estimated total cost was a "C" class of estimate and has now been refined to a 'B' class of estimate.				
3. Fort Providence Base Upgrade	3-8	2,855	4,056	**1,201**
Increase is due to a further review of preferred option as all contract bids received were considerably higher than original 'B' class of cost estimate.				

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation

The following abbreviations or acronyms are, or may be, used in the subsequent project listing.

ACC	Area Control Centre
ANS	Air Navigation Systems
ASDE	Airport Surface Detection Equipment
ATB	Air Terminal Building
ATB/OPS	Air Terminal Building/Operation Building
ATCOPS	Air Traffic Control Operators
ATC	Air Traffic Control
ATS	Air Traffic Services
AWOS	Automated Weather Observing System
BILCOM	Bilingual Communication Project
CAATS	Canadian Automated Air Traffic System
CARS	Community Aerodrome Radio Stations
CASS	Canadian Airport Security Systems
CPMS	Control and Performance Monitoring System
DCPC	Direct Current Power Control
DF	Direction Finder Project
DME	Distance Measuring Equipment
DVOR	Doppler Very High Frequency Omni-Range Equipment
EDM	Electronic Duty Manager
EDP	Electronic Data Processing
EMD	Electro-Magnetic Detection
FSS	Flight Service Station
GAATS	Gander Automated Air Traffic System
HF	High Frequency
ICCS	Integrated Communications Control System
IF	Intermediate Fix (IFR Approach)
IFR	Instrument Flight Rules
ILS	Instrument Landing System
IRS	Interim Regional Simulators
JETS	Joint Enroute Terminal Service
LOC/DME	Localizer/Distance Measuring Equipment
MACS	Modular Aeronautical Communication Switch
MIDS	Multi Purpose Information Display System
MLS	Microwave Landing System
MODS	Modifications
NDB	Non-Directional Beacon
OIDS	Operational Information Display System
PAL	Peripheral Communication Control
P.IB.A.	Pearson International Airport
RAMP	Radar Modernization Project
RATD	Regional Air Traffic Display (simulators)
RATS	Regional Air Traffic Simulator
RCO	Remote Control Outlet
R&D	Research and Development
RDPS	Radar Data Processing System (RAMP)
RFSS	Remote Flight Service Station
RVR	Runway Visual Range
SEIP	System Engineering & Integration
TACAN	Tactical Air Navigation Aid
TCTI	Transport Canada Training Institute
TCU	Terminal Control Unit
TELECOM	Telecommunications
TWR	Control Tower
UHF	Ultra High Frequency
VHF	Very High Frequency
VHF-AM	Very High Frequency - Amplitude Modification
VHF-DF	Very High Frequency - Direction Finder
VIP/OIDS	Visual Information Projection/ Operational Display System
VOR	Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment
VOR/DME	Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment/Distance Measuring Equipment
VORTAC	VOR and TACAN Co-located
VOT	Very High Frequency Omni Test Equipment

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM					
Headquarters - Ottawa					
Combined ANS Facilities Project	34,976	34,976	21,420	10,909	2,647
Modular Aeronautical Communications Switch (MACS)	48,634	48,634	41,767	6,516	351
Procurement of ICCS Training Simulators	7,407	7,407	287	6,900	220
Upgrade and Modernize Gander FSS Operations	3,382	3,382	2,940	412	30
R&D Airport Security Systems	3,923	3,910	3,191	515	204
HF Communication Equipment for FSS Stations	2,663	2,663	2,510	153	-
VHF-AM Mobile Transceivers	2,793	2,793	671	1,382	740
Investigation of Automatic Dependent Surveillance	2,648	2,648	1,065	871	712
System Engineering and Integration Project	61,500	61,500	32,204	15,069	14,227
Procure VHF-DF Navaids	3,902	3,902	2,497	400	1,005
VOR/DME Systems Procurement	9,669	9,669	8,947	722	-
Bulk Procurement of VOR/DME and Support Equipment	43,010	43,010	10,047	7,000	25,963
TC Costs Associated with TACAN Replacement Program	4,455	4,455	1,301	1,000	2,154
Bulk Procurement VHF-DF Systems	4,175	4,175	3,327	848	-
Tube Type ILS Replacement Program	6,211	6,211	6,179	32	-
Tube Type ILS Replacement Phase II	12,469	12,469	11,483	901	85
Monitor/Controller Procurement	5,416	5,416	761	4,655	-
Transmissometer Systems	7,528	7,870	57	3,967	3,846
ASDE - Phase II	13,800	13,800	13,587	213	-
Procurement and Installation of Uninterruptible Power Units	14,475	14,475	5,856	5,242	3,377
National Flight Data Processing	7,724	7,724	7,670	54	-
Operational Info. Display System - OIDS-2 and OIDS-1	5,496	5,496	3,552	1,944	-
National Flight Data Processing	2,924	2,924	1,670	1,254	-
Flight Data Processing Flight Progress Strip Printer	1,818	1,818	1,802	16	-
Radar Modernization Project (RAMP)	810,504	810,504	687,937	95,106	27,461
Procurement of two Doppler VORS (DVORS)	1,075	1,075	-	650	425
Canadian Automated Air Traffic System (CAATS)	658,658	658,658	55,210	106,683	496,765
Microwave Landing System (MLS)	448,324	448,324	3,783	3,000	441,541
Interim Regional Simulators (IRS) for ACC's and TCTI	2,919	2,919	2,255	414	250
Purchase 5 Computer-Aided Design Systems	-	1,212	1,206	6	-
Purchase 120 VHF-AM Portable Transceivers	-	1,089	936	153	-
Engineering Development of Computer-Based Training	-	1,936	831	1,013	92

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require-ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Canadian Airspace Management Simulator	-	76,581	-	7,345	69,236
GAATS - Ongoing Support Surveillance Syst. Eng.	2,979	2,979	2,379	600	-
FSS Multi-Purpose Info. Display System	6,991	6,991	6,680	311	-
NEWFOUNDLAND					
Deer Lake					
Construct New ATB (ANS Portion)	1,394	1,394	1,303	91	-
NEW BRUNSWICK					
Moncton Regional Office					
Automated Admin./Operational Data Management System	1,234	1,234	362	821	51
Saint John					
Construct Control Tower	5,343	5,320	341	3,602	1,377
QUEBEC					
Bagotville					
Purchase and Install VOR/DME	-	2,524	2,340	170	14
Chevery					
Install LOC/DME	1,386	1,344	1,321	23	-
Dorval					
Replace Control Tower	-	9,895	1,238	6,792	1,865
Montreal ACC					
Correct Mechanical Deficiencies	2,956	2,766	2,751	15	-
Quebec					
Consolidate TCU Unit to Montreal ACC	-	2,378	965	1,388	25
Roberval					
Replace FSS	-	4,187	536	3,056	595
Rouyn					
Relocate FSS	2,930	2,930	2,894	36	-
ONTARIO					
Kingston					
Replace FSS	2,426	2,402	2,320	82	-
1.Toronto Island					
Install MLS and Supporting Infrastructure	6,577	8,773	6,675	2,098	-

1. See p. 3-15 for explanation of major change in estimated cost

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	**Estimates 1991-92**	Future Years' Require-ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (Con'd)					
MANITOBA					
Winnipeg					
Establish New Area Control Centre	27,343	27,415	26,991	**122**	302
ALBERTA					
Calgary					
Air Operations Building/ Control Tower	16,376	16,376	15,322	**854**	200
Dawson Creek					
Upgrade FSS	2,156	2,156	1,907	**249**	-
BRITISH COLUMBIA					
Victoria Inner Harbour					
Establish New Victoria Inner Harbour FSS	-	3,747	328	**290**	3,129
AIRCRAFT SERVICES					
Headquarters - Ottawa					
Hangar Ramp Rehabilitation	1,214	1,214	1	**1,213**	-
Turbojet and Simulator Acquisition	-	59,680	1,432	**32,913**	25,335
Renovate/Expand Aviation Flight/Technology Centre	2,998	2,983	2,683	**300**	-
Flight Service Hangar	-	9,626	5	**3,020**	6,601
Aircraft Engine Overhaul and Modification	-	4,376	-	**4,376**	-
ONTARIO					
Hamilton					
New Flight Services Hangar	10,490	10,499	195	**10,304**	-
MANITOBA					
Winnipeg					
New Flight Services Hangar	-	7,062	510	**6,552**	-
AVIATION REGULATION					
Headquarters					
National Air Carrier Information System	-	2,100	2,050	**50**	-

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Aviation

(thousands of dollars)	From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
1. Toronto Island - Install MLS and Supporting Infrastructure	3-13	6,577	8,773	2,196

Micronav International Inc. (MII), the contractor for this project , conducted a review of the work required to complete the project. This evaluation has led to a significant increase in costs and indicates an underestimation of the work to be done in the original contract.

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require-ments
AIRPORTS					
CENTRAL PROCUREMENT					
Headquarters - Ottawa					
Mobile Transceivers	1,359	1,359	442	879	38
Mobile Transceivers	5,159	5,159	1,384	3,775	-
Gloucester Landfill Site Clean-up	5,477	5,477	748	4,729	-
Snowblower Procurement Program	-	3,699	284	3,415	-
INTERNATIONAL AIRPORTS					
NOVA SCOTIA					
Halifax International Airport					
Upgrade Air Terminal Building Climate Control System	7,136	7,136	486	6,450	200
Construct Loop Road	1,461	1,461	1,446	15	-
Construct North End Commuter Holdroom	2,807	2,807	750	2,057	-
QUEBEC					
Dorval International Airport					
Construct new Firehall	3,965	3,965	2,074	1,891	-
Apron Repairs	-	13,241	5,186	7,900	155
Install Dispatch System and Surveillance Centre	-	1,338	305	1,033	-
Relocate Glycol Basin and Connecting Roadways - Groundside	-	9,798	-	674	9,124
Refurbish Public Arrivals Area - Phase II	-	7,969	83	375	7,511
Replace/Renovate Electronic Display Systems	-	2,150	1	81	2,068
Restoration/Renovation Roads and Parking	-	5,303	266	29	5,008
Replace/Install Public Address System	-	5,480	92	50	5,338
Mirabel International Airport					
Refurbish Concessions/Sterile Area	-	2,077	-	100	1,977

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Requirements
INTERNATIONAL AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO					
Lester B. Pearson International Airport					
Project Management Resources - Terminal Three	4,710	4,903	4,233	670	-
Central Power Plant Modifications	1,582	1,929	597	1,332	-
Terminal One Apron Slab Replacement	8,252	8,216	2,040	568	5,608
Replace Automatic Swing Doors, T-1	2,331	2,334	258	2,076	-
Replace Noise Monitoring Equipment	-	2,440	2,429	11	-
Relocate Security Surveillance System	-	1,031	981	50	-
Restore Runway 06R/24L & Install Centreline Lights	4,565	4,709	284	4,425	-
Major Modifications - Terminal 2	18,070	18,070	13,169	4,901	-
Extension of Service for Area 2B	4,352	4,388	199	4,189	-
Airport Operations Centre	3,790	3,427	2,817	610	-
T2 Apron Slab Replacement	2,135	2,135	138	1,997	-
Ottawa International Airport					
Stormwater Drainage Improvements	-	1,195	1,192	3	-
Restoration/Renovation T49 & T51	3,649	3,649	20	3,479	150
ALBERTA					
Calgary International Airport					
Automated Access Control System	-	1,293	-	181	1,112
Aviation Industrial Park, Phase I	1,795	1,795	1,789	6	-
Edmonton International Airport					
Replace Slabs, Apron 1	1,872	1,871	878	993	-
Asbestos Removal & Renovate Floors 4-7	-	4,965	209	4,039	717
MANITOBA					
Winnipeg International Airport					
Asbestos Removal/Commercial Renovations Administration Building	-	7,068	313	6,060	695

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years Require-ments
INTERNATIONAL AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA					
Vancouver International Airport					
Air Terminal Development Planning	1,445	1,445	941	504	-
Construct Taxiway Jericho Road	2,870	2,869	1,551	1,318	-
Apron 6 Expansion	5,863	5,753	1,984	3,769	-
Environmental Impact Study	2,499	2,499	2,262	237	-
Expand NW Finger Air Terminal Building	7,504	8,471	646	7,825	-
Resurface Taxi L-Hold Bay and Apron VI	-	3,390	152	3,238	-
Fire Exit/Security Doors Modifications	1,031	1,031	330	701	-
Construct Jericho Subdivision Road	3,114	3,114	2,200	914	-
Install High Intensity Lights, Runway 12/30	1,018	1,018	44	974	-
Install Gate 9/10 Retail and Food Facilities	-	4,643	247	4,396	-
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS					
NEWFOUNDLAND					
Deer Lake					
Construct Air Terminal Building and Facilities	5,013	5,013	4,951	62	-
Construct Groundside Facilities	1,608	1,595	1,393	202	-
Gander					
Replace Curtain Walls Terminal Building	3,890	3,890	302	3,400	188
Rehabilitate Aprons I & II	4,000	4,000	2,124	1,876	-
Upgrade Water Distribution System	1,681	1,681	119	1,562	-
St. John's					
Resurface Apron & Taxis	-	1,610	1,542	68	-
NEW BRUNSWICK					
Moncton					
Construct Parallel Taxiway, runway 29	-	3,829	-	2,366	1,463

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	**Estimates 1991-92**	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
QUEBEC					
Regional Office					
Inuit Management Program	2,565	3,123	2,731	**280**	112
Quebec					
Replace Cable for Visual Aids 06/24	1,260	1,688	471	**1,217**	-
Overlay Runway 06-24	4,373	4,418	271	**4,147**	
Stabilize Slopes on Runway 06-24	-	4,119	270	**3,849**	-
Restore and Connect Water Distribution system	-	1,130	121	**1,009**	-
Charlevoix					
Overlay Runway 15-33 Taxiway A, Apron 1	-	1,493	15	**122**	1,356
Eastmain					
Rehabilitate Apron	-	2,472	96	**2,376**	-
St. Hubert					
Overlay Runway 06-24 Taxiway F, G, H, P, T, Parking Lot	-	2,925	132	**7**	2,786
ONTARIO					
Hamilton					
Modifications to Air Terminal Building	2,517	2,025	1,934	**91**	-
London					
Upgrade Airport Water Distribution and Connect to Municipal Water System	2,797	1,830	1,780	**50**	-
Restore Climate Control System/Terminal Building	1,243	1,243	107	**1,136**	-
Thunder Bay					
Interim Modifications to Terminal Building	-	1,585	33	**1,410**	142
Timmins					
Improve and Expand Air Terminal Building	-	4,660	261	**2,909**	1,490

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require-ments
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
Windsor					
Mechanical Systems/ Terminal Building	1,329	1,329	112	1,217	-
BRITISH COLUMBIA					
Abbotsford					
Construct Combined Services Building	2,393	2,393	2,389	4	-
Boundary Bay					
Reactivate Airport Water System	-	7,064	6,664	400	-
Cranbrook					
Overlay Runway 16-34 and Taxiways A, B, & C	2,607	2,118	2,068	50	-
Kelowna					
Runway Extension	4,862	4,252	3,852	400	-
Nanaimo					
Terminal Building and Construct Parking Lot	3,057	3,154	3,150	4	-
Victoria					
Expand Air Terminal Building	-	12,514	12,474	40	-
NORTHWEST TERRITORIES					
Baker Lake					
Upgrade Airport Access Road	1,739	1,556	1,230	326	-
Chesterfield Inlet					
Resurface Runway, Taxiway and Apron	2,009	1,945	1,920	25	-
Clyde River					
Improvements to Taxiways	-	2,790	2,783	7	-
Eskimo Point					
New Air Terminal Building	1,128	1,107	202	905	-

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require-ments
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES (Cont'd)					
Hay River					
Overlay Runway 13-31 and Apron	-	2,291	106	**2,185**	-
Iqaluit					
Repave Apron and Access Road	16,776	16,776	150	**182**	16,444
Norman Wells					
Flight Service Station and Terminal Building Apron	-	4,004	1,834	**2,100**	70

Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Departmental Administration

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require-ments
FINANCE & ADMINISTRATION					
Ottawa					
Integrated Departmental Financial System (IDFS)	17,557	17,557	903	**6,111**	10,543
PERSONNEL					
Cornwall					
Administrative Systems	2,008	2,008	1,650	**358**	-
Computer Based Training	2,361	2,361	747	**807**	807

Major Crown Projects Addendum

A number of projects in Transport Canada's capital program qualify for Major Crown Project (MCP) status. Reports are provided below.

a. Modernization of the CCGS Louis S. St. Laurent

Description: The modernization of the CCGS *Louis S. St. Laurent* is intended to ensure reliability in meeting program requirements for the next 20 years. The overall objective of the modernization is to provide the Canadian Coast Guard Fleet with a cost effective, reliable triple-screw icebreaker that requires fewer resources to operate. The component objectives are the following - increase icebreaking efficiency, reduce fuel consumption, reduce the crewing complement, improve response capability, enhance the safety of the escort duties and replace asbestos insulation with an approved material. Some corroded steelwork that was discovered after the removal of the redundant machinery will also be replaced.

Lead and Participating Departments

- Lead Authority: Transport Canada
- Service Department: Supply & Services Canada
- Third Party: Industry, Science & Technology Canada

Major Milestones:

	Dates
• Award of Contract Definition (CD) (Design)	Jan. '88
• Submission of Detailed Design by Contractor for Government Approval	Fall '88
• Vessel modernization and delivery	July '92

Summary of Costs:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	**Estimates 1991-92**	Future Years' Requirements
CCGS *Louis S. St. Laurent* Modernization	132,495	78,038	**30,000**	24,457

Achievements: The asbestos removal activity was completed in March 1989, and the work on removing the old bow was completed by July 1989. Components of the new propulsion system were delivered to H-DIL in late November 1990.

The vessel is due to undock in late April 1991, at which time installation of the propulsion machinery will commence. Delivery is scheduled for the summer of 1992.

Sensitivity: In view of the technology to be used, there is little risk associated with the project. With respect to the financial aspects of the contract, H-DIL has committed to include all "work arisings" that may occur in relation to the five major systems. In the case of the steelwork replacement, the Crown will use the standard "work arising" process.

b. Radar Modernization Project (RAMP)

Overview: In June 1983, the government approved the procurement and installation of 24 new terminal surveillance radar systems, 17 new independent secondary surveillance radar systems, 29 new display site equipment, and 10 radar data processing and display systems.

Summary of Costs: The non-recurring costs associated with the approved project are:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	**Estimates 1991-92**	Future Years' Requirements
RAMP	810,504	687,937	**95,106**	27,461

Achievements: To date, the project's direct socio-economic benefits are reported at $187.3 million and the offset benefits are reported at $152.2 million. Benefits to small businesses are reported at $27.3 million and capital investment is reported at $6.0 million. The regional distribution of the direct and offset benefits of radar and display site equipment is reported as follows:

- Atlantic $ 14.2 million
- Quebec $ 95.2 million
- Ontario $174.3 million
- West $ 55.8 million

Civil work has been completed at 38 sites (out of 41) across Canada. Radar site equipment (RSE) has been installed at 24 sites of which 16 have been accepted. The RSEs are scheduled to be commissioned in 1991-92. All 10 radar data processing systems (RDPS) have been installed, tested and inspected. The first RDPS is scheduled to be commissioned by January 1991. Most of the display site equipment (DSE) has been delivered. Installation is complete at 3 sites and has begun at another.

c. Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) Project

Overview: The procurement strategy for CAATS was approved in June, 1988, for operational flight data processing systems at the 7 area control centres, including peripheral equipment for 3 terminal control units, 60 airport control towers and at the altitude reservation unit and the procurement of common controller workstations at the 7 area control centres and 2 terminal control units. Also to be procured are non-operational flight data processing systems and common controller workstations for regional operational training at the Transport Canada Training Institute, Cornwall, for the Research and Experimentation Centre at the Ottawa International Airport, and the Technical Systems Centre, Ottawa.

The overall objective of this project is to replace the existing systems infrastructure used for flight data processing and display with a state-of-the-art integrated air traffic control system capable of meeting the following requirements:

- Enable the Aviation Group to reduce significantly the projected long-term growth in personnel, operations and maintenance costs;

- meet future growth-related demands for air traffic services at such levels of service necessary to maintain or increase safety;
- enable air traffic controllers to operate more efficiently and at increased levels of productivity through the use of modern and reliable controller workstations; and
- provide significant benefits to users by reducing air traffic delays and by providing more energy-efficient routes, improved aircraft movement information and flight planning services.

Effective Project Approval was obtained on November 23, 1989, at a total estimated cost of $658,658,000. A comprehensive benefit/cost analysis was completed and shows a ratio of 2:1 (Benefits:Costs).

Summary of Costs: The non-recurring costs associated with the approved project are:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	**Estimates 1991-92**	Future Years' Requirements
CAATS	658,658	55,210	**106,683**	496,765

Achievements: The contract was awarded to Hughes Aircraft of Canada and design work has commended. The first major task, the system requirement review, was successfully conducted in June, 1990.

d. Microwave Landing System Project (MLS)

Overview: In June 1985, approval-in-principle was given by Treasury Board to adopt Microwave Landing System (MLS) as the future standard for precision approach guidance at Transport Canada airports. Treasury Board preliminary project approval (PPA) was received July 26, 1989 for the purchase and installation of 147 MLS and associate equipment to be implemented in a multi-phase approach. The resources under preliminary approval will be used to develop Class "B" estimates for Phase I of the project which is the purchase and installation of 40 MLS, plus 2 for training purposes. Effective Project Approval will be sought from Treasury Board in the summer of 1991.

With MLS, the reliability of precision approach service in general will increase, while the interference presently experienced with FM broadcast stations will disappear. MLS will contribute to the advanced automation of the air traffic control system and will form part of the solution to increasing airport capacity problems of the future, enhancing the overall safety of flight in the terminal airspace. The major benefits of MLS will accrue to the user community; mainly the large commercial air carriers. The benefits include reductions in the number of flight disruptions with associated cost savings, and an increase in safety and flight path benefits.

The above plan is consistent with the decision of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to replace, by 1998, the existing instrument landing system (ILS) with the microwave landing system as the new standard for international airports.

Summary of Costs: The non-recurring costs estimated for the project are:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	**Estimates 1991-92**	Future Years' Requirements
MLSP - PPA	3,783	3,783	-	-
Phase I	129,019	-	**3,000**	126,019
Phase II	315,522	-	-	315,522
	448,324	**3,783**	**3,000**	**441,541**

Achievements: The government's decision to direct the contract for the MLS in Phase I to Micronav Limited of Sydney, Nova Scotia, recognizes the opportunity to support Atlantic Canada regional benefits and will lead to employment opportunities.

e. Lester B. Pearson International Airport - Terminal 3

Overview: The purpose of this project is to address the critical shortfall in passenger terminal facilities at Lester B. Pearson International Airport. In order to provide early delivery of the facility as well as minimize the need for a major capital investment by the Crown, proposals were solicited from the private sector to fund, build and operate the Terminal and all related facilities.

Lead and Participating Departments:

- Lead Authority: Transport Canada
- Main Contractors: Owned and operated by the Terminal 3 Limited Partnership (Airport Development Corporation and Lockheed Air Terminal Incorporated).
- Service Department: Department of Justice
- Third parties: Revenue Canada - Customs and Excise
  Employment and Immigration Canada
  Health and Welfare Canada
  Agriculture Canada
  Solicitor General - RCMP

Approval Status: Treasury Board effective project approval and authority to enter into the development agreement and ground leases was received in October, 1987.

Summary of Costs: The total estimated cost for the construction of the Terminal 3 complex is currently $500,000,000 and is to be funded by the private sector. Funding by Transport Canada is limited to $4,903,000 for project management and $3,742,000 for related capital works.

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Requirements
Project Management	4,903	4,233	670	-
Related Capital Works	3,742	3,742	-	-
	8,645	7,745	670	-

Achievements: A terminal with 24 bridged gates and an annual capacity of 10 million passengers, opened in February 1991. Completion of a 5 gate satellite terminal will be completed in early 1992.

4. Transfer Payments

Planned transfer payments of $234.6 million in 1991-92 represent 10.9% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 3-11 provides comparative summary information on the levels of grants and contributions, distributed among the department's Activities. Figures 3-12 to 3-17 provide multi-year comparative listings of all grants and contributions made by the Department.

Figure 3-11: Transfer Payments by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual** 1989-90	For Details See Page
Policy and Coordination				
Grants	18,756	17,866	17,035	
Contributions*	152,341	158,685	167,222	
	171,097	176,551	184,257	3-28
Marine/Canadian Coast Guard				
Grants	19	19	16	
Contributions	1,840	1,695	2,019	
	1,859	1,714	2,035	3-29
Aviation				
Grants	29	29	119	
Contributions	1,032	1,277	622	
	1,061	1,306	741	3-30
Airports				
Contributions	46,227	42,600	47,664	3-30
Surface				
Grants	-	-	150	
Contributions	13,987	16,689	16,379	
	13,987	16,689	16,529	3-31
Departmental Administration				
Grants	20	20	20	
Contributions	299	650	91	
	319	670	111	3-31
Total Department				
Grants	18,824	17,934	17,340	
Contributions	215,726	221,596	233,997	
Total Transfer Payments	234,550	239,530	251,337**	
% Change Over Previous Year	-2.1	-4.7		

* Includes statutory payment of $2,815,000 in 1991-92 in respect of termination of tolls at Victoria Bridge ($2,700,000 in 1990-91 and $3,324,449 in 1989-90).

** May contain minor errors due to rounding.

Figure 3-12: Details of Transfer Payments - Policy and Coordination

(dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Grants			
Province of British Columbia - ferry and coastal passenger and freight services	**18,706,000**	17,816,000	16,984,610
Risk Research Institute - University of Waterloo	**50,000**	50,000	50,000
	18,756,000	17,866,000	17,034,610
Contributions			
Transportation research and demonstrations under the Quebec ERDA	-	1,181,000	1,140,870
Roads and Transportation Association of Canada	**160,000**	210,000	322,872
Borden Mercantile Co. Ltd.	-	168,000	-
Western Trucking (GTA)	-	400,000	-
Transportation Development Initiatives under the Manitoba ERDA	-	540	73,586
Transportation of Disabled Persons	**600,000**	600,000	564,506
Highway Improvements under General Development Agreements/ERDA Agreements			
- Manitoba-Churchill	-	-	147,207
- Newfoundland	**26,650,000**	37,000,000	43,779,625
- New Brunswick	-	-	3,378,265
- Quebec	**15,055,000**	9,994,000	9,100,972
Prince Edward Island Co-op Development Agreement	**3,425,000**	2,050,000	1,987,225
Highway Improvement Programs			
- Nova Scotia	**4,671,000**	18,900,000	18,819,614
- New Brunswick	**24,569,000**	26,300,000	22,413,809
- Yellowhead Highway	**910,000**	12,938,568	11,080,073
- Newfoundland	**8,000,000**	-	-
Autoroute 13 - Mirabel/Dorval	**1,500,000**	-	-
Trans-Canada Highway Agreement - Newfoundland	**26,000,000**	9,200,000	-
Motor Carriers Safety Code	**3,643,000**	5,548,900	5,083,172
Ferry and Coastal Freight Services	**13,755,000**	12,494,000	10,562,226
Newfoundland Dockyard Company	-	-	3,328,974
Freight Rate for Grain Cars - Special Assistance	-	-	8,199,010
Prairie Branch Line Rehabilitation	-	-	5,500,000
Leasing of Grain Cars - Special Assistance	**16,588,000**	15,000,000	14,866,740
Newfoundland Supplementary Pensions	**2,000,000**	2,000,000	1,681,889
Prince Edward Island Provident Fund	**2,000,000**	2,000,000	1,866,615
Victoria Jubilee Bridge (Statutory)	**2,815,000**	2,700,000	3,324,449
	152,341,000	158,685,008	167,221,699
Total Transfer Payments	**171,097,000**	176,551,008	184,256,309

Figure 3-13: Details of Transfer Payments - Marine/CanadianCoast Guard

(dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Grants			
Grant to the Writer's Federation of Nova Scotia for the Evelyn Richardson Memorial Literary Award	**150**	150	150
Grants to Institutions Assisting Sailors:			
Welland Canal Mission for Sailors	**300**	300	300
Missions to Seamen, Toronto, Ontario	**300**	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John, N.B.	**200**	200	200
British Sailor's Society (Canada)	**10,000**	10,000	10,000
Mariners' House of Montreal, Montreal, P.Q.	**600**	600	600
Missions to Seamen, Lakehead Branch	**300**	300	300
Missions to Seamen, Sarnia and Windsor	**300**	300	300
Seafarers' Club, Prince Rupert, B.C.	**300**	300	300
Grant to the Canada Safety Council	**1,667**	1,667	1,667
Grant to the Canadian Port and Harbour Association	**5,000**	5,000	2,327
	19,117	19,117	16,444
Contributions			
Contribution to the Canadian Red Cross Society	**250,000**	300,000	250,000
Payment to the Regional Canadian Marine Rescue Auxiliaries	**1,500,000**	1,300,000	1,007,643
Contribution to the Highway Improvement Program (Pont Laviolette) under the Canada-Quebec Subsidiary Agreement on Transportation Development	**-**	-	113,589
Contribution to the Council of Forest Industries of B.C.	**90,000**	90,000	90,000
Contribution to the District of Kitimat	**-**	-	15,000
Payment to Alberta and Saskatchewan re: Athabaska Marine Services	**-**	-	465,000
Contribution to the International Maritime Organization (IMO) re Seminar on Safety and Security	**-**	-	10,000
University of Quebec at Rimouski re. conference on safety and working conditions on board fishing vessels	**-**	-	17,000
Government of the Northwest Territories for a study of port facility requirements for the West Coast of Hudson Bay	**-**	-	50,000
Contribution to District of Port Hardy	**-**	5,000	-
	1,840,000	1,695,000	2,018,232
Total Transfer Payments	**1,859,117**	1,714,117	2,034,676

Figure 3-14: Details of Transfer Payments - Aviation

(dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Grants			
Aero Club of Canada (formerly Royal Canadian Flying Clubs Association)	**25,000**	25,000	25,000
L'Association des Gens de l'Air du Québec	**4,000**	4,000	4,000
Airshow Canada International Symposium	**-**	-	90,000
	29,000	29,000	119,000
Contributions			
Air Cadet League of Canada for Cadet Training Scholarship	**25,000**	25,000	25,000
Payments to other government or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities	**400,000**	650,000	454,706
Contribution to the Recreational Aircraft Association of Canada - RAAC (formerly Experimental Aircraft Association of Canada)	**-**	-	50,000
Contribution to flying clubs, schools and instructors	**107,000**	102,000	92,450
Société de Developpement de la Baie James (SDBJ)	**500,000**	500,000	-
	1,032,000	1,277,000	622,156
Total Transfer Payments	**1,061,000**	1,306,000	741,156

Figure 3-15: Details of Transfer Payments - Airports

(dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Contributions			
Contributions for the operation of municipal or other airports	**16,177,000**	16,246,000	13,828,200
Contributions to assist in the establishment of, or improvements to, municipal, local, local commercial, or other airports and related facilities	**30,050,000**	26,354,000	33,836,236
Total Transfer Payments	**46,227,000**	42,600,000	47,664,436

Figure 3-16: Details of Transfer Payments - Surface

(dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Grants			
Operation Lifesaver	-	-	150,000
	-	-	150,000
Contributions			
Railway Grade Separations (formerly Railway Relocation and Crossing)	**3,750,000**	6,451,500	9,061,849
Regina Railway Relocation	-	-	-
Grade Crossing Improvements	**10,000,000**	10,000,000	7,006,111
Countermeasures Research	**87,000**	87,000	87,000
Contributions to Provinces concerning Transport of Dangerous Goods activities	-	-	248,410
Operation Lifesaver	**150,000**	150,000	-
	13,987,000	16,688,500	16,379,265
Total Transfer Payments	**13,987,000**	16,688,500	16,529,265

Figure 3-17: Details of Transfer Payments - Departmental Administration

(dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Grants			
National Transportation Week Committee	**20,000**	20,000	20,000
Contributions			
Airport Devolution Feasibility Studies	-	500,000	90,707
Contribution to the International Aviation Management Training Institute	**299,000**	150,000	-
Total Transfer Payments	**319,000**	670,000	110,707

5. Revenue

Transport Canada has vote-netting authority of $1,139,966 for 1991-92. This decreases the requirement for funding through appropriations by 34.7% of gross budgetary program expenditures. Certain other revenues collected by Transport Canada are not available to the program and are credited directly to the Consolidated Revenue Fund (CRF).

Figure 3-18 provides a summary of both vote-netted and CRF revenues by Activity.

Figure 3-18: Summary of Revenues by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	% of Total	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Vote-netted Revenue				
Policy & Coordination	-	-	-	-
Marine/Canadian Coast Guard	15,044	1.3	14,811	12,678
Aviation	518,653	45.5	471,131	404,145
Airports	596,947	52.4	586,301	612,731
Surface	-	-	-	-
Departmental Administration	9,322	0.8	11,530	10,702
	1,139,966	100.0	1,083,773	1,040,256*
% Change Over Previous Year	7.8		3.8	
Revenue Credited to the CRF				
Policy & Coordination	439		439	73,061
Marine/Canadian Coast Guard	26,440		26,800	26,828
Aviation	4,405		5,000	5,508
Airports	1,100		29,100	1,117
Surface	200		195	242
Departmental Administration	300		300	300
	32,884		61,384	107,056
Total Revenues	1,172,850		1,145,607	1,147,312
% Change Over Previous Year	2.4		-0.1	

* Actual 1989-90 vote-netted revenues were $114.4M higher, at $1,154.7M. All data in all years have been restated to reflect wind-down of the Airports Revolving fund in 1991-92.

Wind-down of the Airports Revolving Fund (ARF) at March 31, 1991, has resulted in the requirement to restate past expenditures and revenues i.e, revenues, recoveries and Air Transportation Tax (ATT). In order to retain financial and performance comparability, the decision to reduce and display Airports appropriations at zero, requires that Aviation receives a commensurate increase in ATT allocations in all years. (See Section II, Analysis by Activity, and Figure 3-22 a) for details).

In effect, all recoveries representing charges internal to Transport ($114.4M in 1989-90, $119.4M in 1990-91 and $140.3M in 1991-92) have been removed from the revenue accounts.

A summary of revenues/recoveries/air transportation tax by source and Activity, is provided in Figure 3-19. Details concerning specific, as well as generic, sources of revenues/recoveries are contained in the narrative that starts on p. 3-34.

Figure 3-19: Summary of Revenue by Source

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
A. Vote-Netted Revenues and Recoveries			
1. Revenue: Sources External to Federal Government			
Marine/Canadian Coast Guard	**12,100**	12,400	10,836
Aviation	**35,830**	34,069	32,423
Airports	**506,997**	502,700	470,040
Departmental Administration	**90**	198	79
	555,017	549,367	513,378
2. Recoveries: Sources Within Federal Government External to Transport Canada			
Marine/Canadian Coast Guard	**2,944**	2,411	1,842
Aviation	**309**	322	362
Airports	**1,943**	700	252
Departmental Administration	**1,511**	2,371	1,435
	6,707	5,804	3,891
3. Air Transportation Tax			
Aviation	**466,611**	420,440	355,660
Airports	**86,490**	81,401	138,088
	553,101	501,841	493,748
4. Recoveries: Intra-Departmental			
Aviation	**15,903**	16,300	15,700
Airports	**1,517**	1,500	4,351
Departmental Administration	**7,721**	8,961	9,188
	25,141	26,761	29,239
Total Vote-Netted Revenues and Recoveries	**1,139,966****	1,083,773	1,040,256*
B. Receipts Credited to Consolidated Revenue***			
Policy and Coordination	**439**	439	73,061
Marine/Canadian Coast Guard	**26,440**	26,800	26,828
Aviation	**4,405**	5,000	5,508
Airports	**1,300**	29,300	1,117
Surface	**200**	195	242
Departmental Administration	**300**	300	300
Total Credits to Consolidated Revenue	**32,884**	61,834	107,056
Total Revenues	**1,172,850**	1,145,607	1,147,312

* See footnote to Figure 3-18, previous page.

** This sum equates with the amount shown in the Program by Activity table on p. 1-7.

*** Receipts credited to Consolidated Revenue are not available for use by the the Department.

Details of Major Sources of Revenues/Recoveries

To gain a further appreciation of the nature of Transport revenues and recoveries, details are provided for the three activities that generate 99.2% of total amounts collected.

Marine/Canadian Coast Guard Group: Figure 3-20 provides revenue details on the Marine/Canadian Coast Guard activity. Note that CRF revenues are not available to the program.

Figure 3-20: Marine/Canadian Coast Guard Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Vote Netted Revenue			
Arctic Resupply	**13,300**	13,600	12,041
Employee Deductions for Housing Rentals	**493**	479	412
Prescott Shops Operations	**100**	100	102
Recovery from DOE	**29**	29	11
Recovery from DFO	**1,118**	600	109
Miscellaneous	**4**	3	3
	15,044	14,811	12,678
Revenue Credited to Consolidated Revenue Fund (CRF)			
Wharfage and Harbour Dues	**12,522**	12,583	10,946
Ship Safety and Registration Dues	**2,899**	2,890	2,664
Marine Radio Traffic Revenue	**2,750**	2,250	2,029
Charter of Cable Repair Ship	**7,596**	7,646	6,917
Interest on Investment	**26**	44	63
Other	**647**	1,387	4,209
	26,440	26,800	26,828
Total Revenue	**41,484**	41,611	39,506

Aviation and Airports Groups: Approximately 97.9% of vote-netted revenues originate with the Aviation and Airports activities. Following is a discussion of major sources.

Rentals, Concessions and Parking: Rentals revenue comes from leasing building space (airline offices, ticket counters, etc.) and airport land to the airlines and General Aviation. A fixed charge per unit of occupied area is the basis for the rent. Concessions revenue comes from retail operations such as restaurants, car rentals, duty free, gift and other shops. These revenues are assessed as a percentage of sales and/or a guaranteed annual payment by a public tender process. Car parking facilities are generally operated under management contract. Parking fees are based on local parking rates.

Air Transportation Tax: This tax is paid by the passenger at the time a ticket is purchased and is applicable to most commercial airline traffic. Revenue Canada Customs and Excise collects this tax and transfers to the Program funds equivalent to tax collections. The method of allocating tax

revenue between Airports and Aviation is currently under review as part of the development of a new cost recovery policy for the Department. An interim allocation method for Airports provides only sufficient tax to reduce Airports appropriations to zero. The balance of Air Transportation Tax is allocated to the Air Navigation Services sub-activity of Aviation Group.

Other major vote-netting revenue sources are aircraft landing fees, and general terminal fees levied on aircraft using air terminal buildings at 22 international and national airports.

Figures 3-21, 3-22 and 3-22 a) provide further details on revenues/recoveries air transportation taxes for the Aviation and Airports activities, respectively. Note that all data have been restated to reflect wind-down of the Airports Revolving Fund in 1991-92.

Figure 3-21: Aviation Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)	1991-92 Main Estimates					
	Navi-gation Services	Air Regula-tory Services	Aircraft Services	Total	1990-91 Forecast Total	1989-90 Actual Total
Revenues						
Sales, Rentals and Licences	1,362	664	3	**2,029**	2,024	2,020
International En Route Fees	32,554	-	-	**32,554**	30,798	29,834
Other Service Fees	287	956	4	**1,247**	1,247	569
Total Revenues	34,203	1,620	7	**35,830**	34,069	32,423
Recoveries:						
Marine/Coast Guard - Helicopters and Tele-communication Services	332	-	15,571	**15,903**	16,300	15,700
Atmosphere Environment Services - Electronics Maintenance/ Weather Observation	294	-	-	**294**	322	225
Other Government Departments	-	15	-	**15**	-	137
Total Recoveries	626	15	15,571	**16,212**	16,622	16,062
Air Transportation Tax	466,611	-	-	**466,611**	420,440	355,660
Total Revenues, Recoveries & Air Transportation Tax	501,440	1,635	15,578	**518,653**	471,131	404,145
% Change from Previous Year				**10.1**	16.6	

Figure 3-22: Airports Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Revenues			
Rentals	**64,217**	60,600	55,547
Concessions	**200,899**	202,900	186,054
Landing Fees	**137,713**	131,100	122,502
General Terminal Fees	**84,987**	89,700	86,066
Miscellaneous Fees	**19,181**	18,400	19,871
Total Revenue	**506,997**	502,700	470,040
Recoveries			
Air Navigation Services			
Accommodation and Maintenance Services	**1,517**	1,500	4,351
Environmental Services Program			
Weather Services	**656**	700	252
RCMP	**1,287**	-	-
Total Recoveries	**3,460**	2,200	4,603
Air Transportation Tax	**86,490**	81,401	138,088
Total Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax	**596,947**	586,301	612,731
% Change from Previous Year	**1.8**	-4.3	

Figure 3-22a): Restatement of Recoveries and ATT due to ARF wind-down

(thousands of dollars)	Aviation				Airports			
	1990-91 Forecast	1989-90 Actual	1988-89 Actual	1987-88 Actual	1990-91 Forecast	1989-90 Actual	1988-89 Actual	1987-88 Actual
Recoveries (Internal)								
Main Estimates	114,812	100,842	98,095	83,596	27,800	35,867	40,544	44,081
Forecast/Actual	114,061	100,473	97,471	81,929	24,100	34,614	40,366	43,936
Restated	16,622	16,062	15,171	13,744	2,200	4,603	5,678	5,710
Difference	(97,439)	(84,411)	(82,300)	(68,185)	(21,900)	(30,011)	(34,688)	(38,226)
ATT Allocation								
Main Estimates	272,172	159,672	143,262	86,776	274,728	331,828	310,238	342,725
Forecast/Actual	227,113	161,920	188,704	87,871	274,728	331,828	310,238	347,133
Restated	420,440	355,660	336,491	268,024	81,401	138,088	162,451	166,980
Difference	193,327	193,740	147,787	180,153	(193,327)	(193,740)	(147,787)	(180,153)
Total								
Main Estimates	386,948	260,514	241,357	170,372	302,528	367,695	350,782	386,806
Actual	341,174	262,393	286,175	169,800	298,828	366,442	350,604	391,069
Restated	437,062	371,722	351,662	281,768	83,601	142,691	168,129	172,690
Total Aviation	95,888	109,329	65,487	111,968	(215,227)	(223,751)	(182,475)	(218,379)
Total Airports	(215,227)	(223,751)	(182,475)	(218,379)				
Net "Loss" to Vote-Netted Revenues	(119,339)	(114,422)	(116,988)	(106,411)				

6. Loans, Investments and Advances

From time to time, the government makes non-budgetary loans, investments and advances (LIA) to Crown corporations. These LIAs further other government objectives and are repayable in full with interest. The Department's financial resources and operations are not affected by the levels of LIAs. Summary data are presented in Figure 3-23.

Figure 3-23: Loans, Investments and Advances

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Loans			
Policy and Coordination			
Loan to Prince Rupert Port Corporation	-	-	17,260

The various loans currently outstanding are summarized in Figure 3-24. All interest collected from these loans is credited to the Consolidated Revenue Fund.

Figure 3-24: Outstanding Loans by Debtor and Purpose

(dollars)	Balance Mar 31/91	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1991-92 Principal	Interest
Policy and Coordination					
Loans to the Canada Ports Corporation for the following major ports:					
St. John's	1,253,280	2000	9.330	81,201	116,931
	792,432	1997	10.015	83,488	79,362
	216,159	1998	9.375	19,335	20,265
	650,255	1998	9.875	57,307	63,627
	2,912,126			241,331	280,185
Halifax	3,486,062	1996	10.000	404,208	313,872
Saint John	6,665,062	2000	12.430	-	828,467
	4,243,084	1998	11.125	-	472,043
	1,973,102	1998	11.000	-	217,041
	4,601,413	1999	11.875	-	546,418
	2,569,795	2005	11.625	-	298,739
	20,052,456			-	2,362,708
Prince Rupert	762,134	2009	9.630	56,637	49,082
Belledune	557,198	2000	6.440	33,518	50,649
Chicoutimi	6,128,530	2000	9.090	459,528	383,033
Montreal	17,179,871	2000	6.250	300,873	1,761,366
Vancouver	3,503,876	2000	7.500	247,675	262,790
	54,582,253			1,746,770	5,461,685

Figure 3-24: Outstanding Loans by Debtor and Purpose (Cont'd)

(dollars)	Balance Mar 31/91	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1991-92 Principal	Interest
Loans to Other Crown Corporations					
Air Canada	77,273,400	1993	7.243	**29,270,868**	**5,076,151**
Canadian National Railways	147,634,337	1999	8.750	**14,653,515**	**12,604,320**
	224,907,737			**43,924,383**	**17,680,471**
Total Policy and Coordination	279,489,990			**45,671,153**	**23,142,156**
Marine/Canadian Coast Guard					
Loans to Harbour Commissions					
Hamilton	475,000	2000	4.125	**50,000**	**19,078**
Port Alberni	85,165	1991	8.063	**85,165**	**3,167**
Loan to the City of Montreal					
Atwater Tunnel	99,610	1991	3.125	**99,610**	**4,105**
Total Marine/Canadian Coast Guard	659,775			**234,775**	**26,350**
Total Program	280,149,765			**45,905,928**	**23,168,506**

7. Net Cost of Program

The department's Estimates include only those expenditures to be charged to the voted appropriations and statutory payments, less the receipts and revenues credited to the vote. Other cost items, as well as receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, must also be considered in determining the full cost of operating the Program.

Figure 3-25: Estimated Net Budgetary Cost of the Program for 1991-92

(thousands of dollars)	Main Estimates 1990-91 (Gross)	Add Other Costs	Total Program Cost	Less Revenue	Estimated Net Program Cost	
					1991-92	1990-91*
Total Department	3,288,245	99,705	3,387,950	1,172,850	**2,215,100**	2,243,151
% Change Over Previous Year					**-1.3**	

* Some departments that report a provision of services free of charge to Transport Canada do not provide forecast or actual data. The 1990-91 Net Program Cost is an interpolation based on best available data.

Figure 3-26 details those services provided without charge to the Department that make up the Other Costs in Figure 3-25. A summary of revenues credited to the vote, and receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, i.e. the "Revenue" column, above, was provided in Figure 3-19, p.3-33.

Figure 3-26: Services Provided Without Charge

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Estimates 1990-91	Estimates 1989-90
By Other Departments			
Accommodation provided by the Department of Public Works	**55,598**	42,396	39,638
Accounting and cheque issue services provided by the Department of Supply and Services	**2,091**	2,098	2,151
Contributions covering employees' share of insurance premium and cost provided by Treasury Board	**37,447**	35,234	24,264
Employee Compensation Payments provided by the Department of Labour	**4,569**	3,257	3,688
Total Costs of Services Provided by Other Departments	**99,705**	82,985	69,741

B. Other Information

1. Canadian Coast Guard Fleet

Distribution of the fleet's operating costs over the operational sub-activities, is shown in Figure 3-27. Distribution of costs is based on actual and forecast utilization of the fleet.

Figure 3-27: Distribution of Fleet Operating Resources by Coast Guard Sub-Activity

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**		Forecast 1990-91		Actual 1989-90	
	$	**P-Y**	$	P-Y	$	P-Y
Marine Navigation Services	**92,728**	**1,177**	99,907	1,152	86,888	1,174
Icebreaking and Arctic Operations	**95,060**	**1,030**	98,128	1,018	90,452	1,020
Marine Search and Rescue	**62,719**	**831**	67,621	917	63,191	890
All others	**495**	**12**	-	-	-	-
	251,003	**3,050**	265,656	3,087	240,531	3,084

2. Investment in the Coast Guard Fleet

Figure 3-28 summarizes the investment in Canadian Coast Guard vessels and aircraft.

Figure 3-28: Coast Guard Fleet - Estimated Replacement Cost

(thousands of dollars)

Numbers	Vessel Type	Description	Estimated Replacement Cost* (1990-91 dollars)
1	1300	Heavy Gulf Icebreaker	248,300
7	1200	Medium Gulf/River Icebreakers	770,700
10	1100	Major Navaid Tenders/Light Icebreakers	658,000
2	1050	Medium Navaids Tender/Light Icebreakers	65,800
10	1000	Medium Navaid Tenders/Ice Strengthened	510,000
3	900	Small Navaid Tenders/Ice Strengthened	125,100
6	800	Small Navaid Tenders	24,000
5	700	Special River Navaid Tenders	45,500
6	600	Large Search and Rescue Cutters	359,400
2	500	Intermediate Search and Rescue Cutters	39,800
7	400	Small Search and Rescue Cutters	28,700
1	310	Search and Rescue Ocean Lifeboat	3,100
16	300	Search and Rescue Lifeboats	30,400
2	200	Small Ice-strengthened Search and Rescue Cutters	7,600
7	100	Small Rescue Craft	9,100
322		Various-size workboats	34,500
41		Inshore Rescue Boats	32,800
35		Helicopters	166,000
4		Hovercraft	40,000
1		Fixed-wing aircraft	12,500
			3,213,300

The estimated replacement cost is based either on actual recent replacement costs or inflated historical costs

3. Ship Source Oil Pollution Fund

Background

The Marine activity has within its accounts a trust account that provides for the operation of the Ship Source Oil Pollution Fund, established February 15, 1972, by amendment to the Canada Shipping Act. From this fund, claims may be paid for losses caused by pollutants discharged from vessels in Canadian waters. Under the Act, a levy of 0.15¢ per ton was assessed against carriers of oil in bulk landed at or shipped from a port in Canada. This levy was revoked by a further amendment to the Act, effective September 1, 1976. The balance of the fund, at that time, was $40,189,441. The Department of Transport provides administrative support at no cost to the fund. An Administrator, appointed by the Governor in Council and reporting to the Minister of Transport, is responsible for the fund's operation.

Purpose

The fund was established to ensure payment to any claimant who has taken reasonable steps to recover from the shipowner the cost of remedial action or of actual loss or damage arising from the pollutant discharge and who has been unsuccessful in so recovering. Depending on the circumstances of each case, the Administrator of the fund is required to pay to the claimant the amount by which the established claim exceeds the limit of the shipowner's liability, any amount remaining unpaid after reasonable steps to effect recovery, any amount due from a ship that cannot be identified, and any interest due on delayed payments.

Figure 3-29 provides a statement for the period ended September 30, 1990:

Figure 3-29: Ship Source Oil Pollution Fund

(thousands of dollars)		At September 30, 1990
Net Levies (February '72 to September '76)		34,866
Add:	Interest and penalties credited to the fund	140,142
		175,008
Less:	Administration expenses	678
	Claims settlements	3,410
		4,088
Balance in Fund		170,920

4. Details of Legal Mandate

In addition to the principal Acts cited on p. 1-17, on a day-to-day basis Transport Canada Activities are governed by the following specific Acts:

Policy and Coordination: The following Acts govern functions carried out by this Activity: the Railways Act, the Western Grain Transportation Act, the Canadian National Railways Act. The provision of certain ferry services is also part of the Minister's mandate as required under Sections 31 and 32 of the Terms of Union with Newfoundland and the terms under which Prince Edward Island entered Confederation. Also the Crown corporations provisions of the Financial Administration Act have a significant impact on the interactions between CN, Marine Atlantic Inc., VIA Rail, Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority and the Policy and Coordination Activity.

Marine/Canadian Coast Guard: For federal marine way and terminal functions, the following Acts govern: Canada Shipping Act; the Navigable Waters Protection Act; the Arctic Waters Pollution Prevention Act; the Pilotage Act; the Harbour Commissions Act; Toronto Harbour Commissioners Act; the Hamilton Harbour Commissioners Act; the Public Harbours and Ports Facilities Act; and the Carriage of Goods by Water Act.

Aviation: The Aeronautics Act requires the Minister of Transport to control and regulate civil aviation and to supervise all matters connected with civil aeronautics, including air navigational services.

Airports: Predicated on the same Aeronautics Act authority, the Minister is enabled to develop, operate and maintain airports.

Surface: The following Acts govern the Surface Transportation Activity: the Motor Vehicle Safety Act, the Motor Vehicle Tire Safety Act, the Railway Safety Act, and the Transportation of Dangerous Goods Act.

Departmental Administration: The primary Act governing this Activity is the Financial Administration Act.

A comprehensive summary follows of Statutes for which Transport Canada is directly responsible and those which it administers.

Statutes Administered by Transport Canada

Aeronautics Act (RSC 1985 c. A-2) as amended
Arctic Waters Pollution Prevention Act (RSC 1985 c. A-12) as amended
Canada Shipping Act (RSC 1985 c. S-9) as amended
Canadian Aviation Safety Board Act (RSC 1985 c. C-12) as amended
Department of Transport Act (RSC 1985 c. T-18) as amended
Government Railways Act (RSC 1985 c. G-7) as amended
Hamilton Harbour Commissioners Act (SC 1912 c. 98) as amended
Harbour Commissions Act (RSC 1985 c. H-1) as amended
Intercolonial and P.E.IB. Railways Employees' Provident Fund Act (SC1907 c. 22) as amended
Marine and Aviation War Risk Act (RSC 1970 c. W-3) as amended
Maritime Code Act (SC 1977-78 c. 41) (not in force)
Meaford Harbour Act (1866 c. 78, SC 1907-08 c. 46)
Montreal Port Wardens Act (SC 1980-81-82-83 c. 8)

Statutes Administered by Transport Canada (Cont'd)

Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act (RSC 1985 c. M-9) as amended (not in force)
Motor Vehicle Safety Act (RSC 1985 c. M-10)
Motor Vehicle Tire Safety Act (RSC 1985 c M-11)
National Transportation Act, 1987 (SC 1987 c. 34) as amended
Navigable Waters Protection Act (RSC 1985 c. N-22) as amended
Ontario Harbours Agreement Act (SC 1963 c. 39)
Passenger Tickets Act (RSC 1985 c. P-3)
Pilotage Act (RSC 1985 c. P-14) as amended
Public Harbours and Port Facilities Act (RSC 1985 c. P-29) as amended Quebec Port Wardens Act (SC 1980-81-82-83 c. 8)
Railway Act (RSC 1985 c. R-3) as amended
Railway Safety Act (SC 1988 c. 40)
Safe Containers Convention Act (RSC 1985 c. S-1)
Teleferry Act (RSC 1970 c. T-2) as amended (not in force)
Toronto Harbour Commissioners Act, 1911 (SC 1911 c. 26) as amended
Toronto Harbour Commissioners Act, 1985 (SC 1986 c. 10)
Transport Act (RSC 1985 c. T-17) as amended
Transportation of Dangerous Goods Act (RSC 1985 c. T-19) as amended

5. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown Corporations.

Figures 3-30 to 3-36 display details of the funding to Crown corporations that is provided through appropriations. For 1991-92, payments to Crown corporations represent 19.3% of total gross, or 30.3% of total net, departmental expenditures. Further information concerning the operations of these corporations may be found in Part II of the Estimates.

Figure 3-30: Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

(thousands of dollars)	**1991-92 Main Estimates**	1990-91 Main Estimates	Difference
Operating expenses	**37,253**	40,073	(2,820)
Interest and other income*	**(657)**	(8,426)	7,769
Net operating expenses	**36,596**	31,647	4,949
Less:			
Non-cash items	**1,079**	1,209	(130)
Cash required for operations	**35,517**	30,438	5,079
Acquisition of property, plant and equipment	**58**	192	(134)
Total Budgetary Requirements	**35,575**	30,630	4,945

* Tolls discontinued in 1990.

Figure 3-31: Canada Ports Corporation

(thousands of dollars)	**1991-92 Main Estimates**	1990-91 Main Estimates	Difference
Capital expenditures:			
Sept-Îles - Quebec - Rail Terminal Dock and Alouette Infrastructure	**32,000**	20,300	11,700
Churchill - Dust Control and Hydro	**350**	1,850	(1,500)
St. John's Port Corporation - Hammerson Property Improvements	**-**	1,200	(1,200)
Total Budgetary Requirements	**32,350**	23,350	9,000

Figure 3-32: Marine Atlantic Inc.

(thousands of dollars)	**1991-92 Main Estimates**	1990-91 Main Estimates	Difference
Operating expenses	**220,619**	228,357	(7,738)
Revenue from users	**(79,216)**	(75,600)	(3,616)
Net operating expenses	**141,403**	152,757	(11,354)
Less:			
Non-cash items	**(20,690)**	(30,957)	10,267
Cash required for operations	**120,713**	121,800	(1,087)
Acquisition of property, plant and equipment	**23,845**	15,000	8,845
Total Budgetary Requirements	**144,558**	136,800	7,758

Figure 3-33: VIA Rail Canada Inc.

(thousands of dollars)	**1991-92 Main Estimates**	1990-91 Main Estimates	Difference
VIA Rail Canada Inc.	**411,900**	435,000	(23,100)
Total Budgetary Requirements	**411,900**	435,000	(23,100)

Figure 3-34: St. Lawrence Seaway Authority

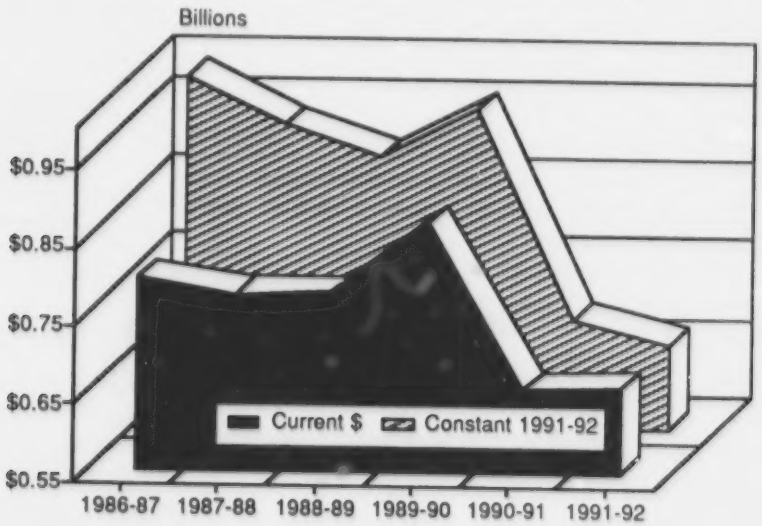
(thousands of dollars)	**1991-92 Main Estimates**	1990-91 Main Estimates	Difference
Capital Expenditures			
Rehabilitation of Welland Canal	**28,700**	27,300	1,400
Total Budgetary Requirements	**28,700**	27,300	1,400

Figure 3-35: Trend Analysis - Payments to Crown/Other Corporations

(thousands of dollars)	Estimates 1991-1992	Forecast 1990-1991	Actual 1989-1990	Actual 1988-1989	Actual 1987-1988	Actual 1986-87	6 Year Total	Percent
J. Cartier and Champlain Bridges	35,575	32,630	13,948	8,783	6,229	3,853	101,018	2.2
Canada Ports Corporation	32,350	20,050	32,053	2,775	2,144	12,993	102,365	2.3
Marine Atlantic	144,558	136,800	265,467	126,481	127,604	179,797	985,807	21.6
Via Rail	411,900	432,500	421,120	607,438	604,205	535,768	3,106,431	68.7
St Lawrence Seaway Authority	28,700	27,300	26,900	25,400	24,500	132,000	146,000	3.2
Pilotage Authorites	-							
Altantic	-	200	492	444	460	460	1,596	-
Laurentian	-	375	1,260	1,587	1,543	1,282	6,460	0.1
Great Lakes	-				1,019		1,019	-
Pacific	-						-	-
Canarctic Shipping Co.	6,672	5,439	7,531	5,964	5,855	4,777	37,794	0.8
Others								
Newfoundland Dockyard Co.	-					25,996	25,996	0.6
Canada Harbour Place Corporation	-				2,000	13,622	15,622	0.3
Canadian National Railways	9	37	83	113	233	813	1,288	-
Hamilton Harbour Commission	-					1,160	1,160	-
Coast Ferries Ltd.	-				75		75	-
	659,764	656,678	868,984	779,033	775,851	793,721	4,532,631	100.0
% Change over Previous Year	0.5	-24.4	11.5	0.4	-2.3			

Graphically, the trend in decreasing subsidy expenditures is more evident. All data in Figure 3-36 have been adjusted to 1991-92 constant dollars.

Figure 3-36: Payments to Crown Corporations (91-92 Constant $)



Index

Access to Information/Privacy/Human Rights Acts **2-1**
Aids to Navigation
    cost recovery **2-16**
Air Navigation System **2-33**, **2-34**, **2-35**, **2-36**, **2-37**, **2-38**, **2-39**, **2-40**, **2-46**, **3-11**, **3-12**, **3-13**, **3-14**
Air traffic volume **2-52**, **2-54**
Air Transportation Tax **1-5**, **1-12**, **1-16**, **2-49**, **2-50**, **2-52**, **2-53**, **3-32**, **3-34**, **3-35**, **3-36**, **3-37**
Aircraft Services **2-33**, **2-34**, **2-35**, **2-36**, **2-45**, **3-4**, **3-14**
Airports
    Activity Results **2-52**
    Capital Program by CIP Component **2-50**
    Description **2-49**
    Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts **2-50**
    Expenditures **2-49**, **2-50**, **2-51**, **2-52**, **2-53**
    Financial Performance **2-51**
    Grants and contributions **2-52**
    Local Authorities **2-52**, **2-53**
    Management Overhead Charges **2-51**
    Net Activity Resource Requirements **2-49**
    Objective **2-49**
    Recoveries **2-49**, **2-50**, **2-51**, **2-52**, **2-53**
    Resources Linkages **2-52**
    Revenues **2-49**, **2-50**, **2-51**, **2-52**, **2-53**
Airports Revolving Fund **1-10**, **1-12**, **1-13**, **1-14**, **2-49**, **2-52**, **2-53**, **3-32**, **3-36**
Arctic B&C airports **1-23**, **1-27**, **2-54**
Atlantic Pilotage Authority **1-4**, **2-31**
Aviation
    Activity Results **2-37**
    Capital Program by CIP Component **2-36**
    Description **2-33**
    Direction and Administration **2-47**, **2-48**
    Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts **2-35**
    Expenditures **2-33**, **2-35**, **2-36**, **2-38**, **2-41**, **2-43**, **2-45**, **2-47**, **2-48**
    Financial Performance **2-36**
    Grants and Contributions **2-47**
    Net Activity Resource Requirements **2-34**
    Objective **2-33**
    Resource Linkages **2-37**
Aviation Regulation **1-28**, **2-33**, **2-34**, **2-35**, **2-36**, **2-41**, **2-42**, **2-43**, **3-14**
Aviation Safety **1-10**, **1-23**, **1-26**
Aviation Safety Analysis and Promotion **2-33**, **2-43**
biomedical waste **1-24**
Canada Ports Corporation **1-4**, **1-5**, **1-7**, **1-8**, **1-18**, **1-20**, **2-1**, **2-2**, **2-3**, **2-4**, **3-38**, **3-44**, **3-46**, **3-48**
Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) **1-26**, **2-39**, **3-11**, **3-23**
Canadian Coast Guard College (CCGC) **2-75**
Canadian Coast Guard Fleet **1-3**, **1-25**, **2-11**, **3-22**, **3-41**

Canadian Marine Rescue Auxiliaries (CMRA) **2-13**, **2-17**, **2-24**, **2-25**
Canadian Transport Emergency Centre **2-62**
Canarctic Shipping Company Limited **1-4**, **1-5**, **1-7**, **1-18**, **1-19**, **1-20**, **2-12**, **2-13**, **2-14**, **2-15**, **2-16**, **2-17**, **2-30**
Canarctic Shipping Company Limited financial results **2-30**
CANUTEC **2-63**
Capital Program **3-4**
  Airports **3-16**
  Aviation **3-11**
  Departmental Administration **3-21**
  Marine **3-7**
Cargo Handled at Public Port Facilities **2-27**
CCGS John Cabot **2-11**, **2-20**
child seats **2-67**
Contributions **3-1**, **3-27**, **3-28**, **3-29**, **3-30**, **3-31**, **3-40**
Core R&D program **2-3**, **2-6**
corporate plan **2-4**, **2-9**
Cost Recovery-Aids to Navigation **1-23**
cost recovery **3-36**
Countermeasures Research **3-31**
Crown and Other Corporations **1-13**, **1-14**, **2-12**, **2-13**, **2-14**, **2-17**
Crown corporations **1-3**, **1-7**, **1-13**, **1-18**, **1-19**, **1-20**, **1-25**, **2-1**, **2-2**, **2-3**, **2-4**, **2-7**, **2-8**, **2-9**, **2-10** **3-1**, **3-4**, **3-5**, **3-38**, **3-39**, **3-44**, **3-46**, **3-48**
dangerous goods **2-22**
Departmental Administration
  Activity Results **2-74**
  Crown corporations **2-70**
  Description **2-70**
  Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts **2-73**
  Expenditures **2-70**, **2-71**, **2-73**
  Financial Performance **2-73**
  Grants and Contributions **2-72**
  Net Activity Resource Requirements **2-71**
  Objective **2-70**, **2-74**, **2-75**
  Resources Linkages **2-74**
  Sub-Objectives **2-70**
Dredging **2-2**, **3-7**
Eastern Arctic Sealift **2-11**, **2-20**
Economic and Regional Development Agreements (ERDA) **2-1**, **2-2**, **2-4**, **3-28**
Economic Regulatory Reform **1-28**, **2-59**
Emergency **1-10**, **1-20**, **1-27**, **2-55**, **2-57**, **2-59**, **2-64**, **3-9**
Emergency Response **1-23**, **1-26**
Emergency Response Assistance Plans (ERAP) **2-62**, **2-63**
Enhanced Light Helicopters **1-26**
exhaust and evaporative emission standards **2-55**
Fatalities **2-61**, **2-66**, **2-67**
ferry services **2-1**, **2-4**, **3-44**
Financial Performance **1-2**, **1-14**, **1-15**, **2-51**, **2-53**
Fleet Capital Investment Plan **2-15**

Index

Access to Information/Privacy/Human Rights Acts **2-1**
Aids to Navigation
    cost recovery **2-16**
Air Navigation System **2-33**, **2-34**, **2-35**, **2-36**, **2-37**, **2-38**, **2-39**, **2-40**, **2-46**, **3-11**, **3-12**, **3-13**, **3-14**
Air traffic volume **2-52**, **2-54**
Air Transportation Tax **1-5**, **1-12**, **1-16**, **2-49**, **2-50**, **2-52**, **2-53**, **3-32**, **3-34**, **3-35**, **3-36**, **3-37**
Aircraft Services **2-33**, **2-34**, **2-35**, **2-36**, **2-45**, **3-4**, **3-14**
Airports
    Activity Results **2-52**
    Capital Program by CIP Component **2-50**
    Description **2-49**
    Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts **2-50**
    Expenditures **2-49**, **2-50**, **2-51**, **2-52**, **2-53**
    Financial Performance **2-51**
    Grants and contributions **2-52**
    Local Authorities **2-52**, **2-53**
    Management Overhead Charges **2-51**
    Net Activity Resource Requirements **2-49**
    Objective **2-49**
    Recoveries **2-49**, **2-50**, **2-51**, **2-52**, **2-53**
    Resources Linkages **2-52**
    Revenues **2-49**, **2-50**, **2-51**, **2-52**, **2-53**
Airports Revolving Fund **1-10**, **1-12**, **1-13**, **1-14**, **2-49**, **2-52**, **2-53**, **3-32**, **3-36**
Arctic B&C airports **1-23**, **1-27**, **2-54**
Atlantic Pilotage Authority **1-4**, **2-31**
Aviation
    Activity Results **2-37**
    Capital Program by CIP Component **2-36**
    Description **2-33**
    Direction and Administration **2-47**, **2-48**
    Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts **2-35**
    Expenditures **2-33**, **2-35**, **2-36**, **2-38**, **2-41**, **2-43**, **2-45**, **2-47**, **2-48**
    Financial Performance **2-36**
    Grants and Contributions **2-47**
    Net Activity Resource Requirements **2-34**
    Objective **2-33**
    Resource Linkages **2-37**
Aviation Regulation **1-28**, **2-33**, **2-34**, **2-35**, **2-36**, **2-41**, **2-42**, **2-43**, **3-14**
Aviation Safety **1-10**, **1-23**, **1-26**
Aviation Safety Analysis and Promotion **2-33**, **2-43**
biomedical waste **1-24**
Canada Ports Corporation **1-4**, **1-5**, **1-7**, **1-8**, **1-18**, **1-20**, **2-1**, **2-2**, **2-3**, **2-4**, **3-38**, **3-44**, **3-46**, **3-48**
Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) **1-26**, **2-39**, **3-11**, **3-23**
Canadian Coast Guard College (CCGC) **2-75**
Canadian Coast Guard Fleet **1-3**, **1-25**, **2-11**, **3-22**, **3-41**

Canadian Marine Rescue Auxiliaries (CMRA) **2-13**, **2-17**, **2-24**, **2-25**
Canadian Transport Emergency Centre **2-62**
Canarctic Shipping Company Limited **1-4**, **1-5**, **1-7**, **1-18**, **1-19**, **1-20**, **2-12**, **2-13**, **2-14**, **2-15**, **2-16**, **2-17**, **2-30**
Canarctic Shipping Company Limited financial results **2-30**
CANUTEC **2-63**
Capital Program **3-4**
  Airports **3-16**
  Aviation **3-11**
  Departmental Administration **3-21**
  Marine **3-7**
Cargo Handled at Public Port Facilities **2-27**
CCGS John Cabot **2-11**, **2-20**
child seats **2-67**
Contributions **3-1**, **3-27**, **3-28**, **3-29**, **3-30**, **3-31**, **3-40**
Core R&D program **2-3**, **2-6**
corporate plan **2-4**, **2-9**
Cost Recovery-Aids to Navigation **1-23**
cost recovery **3-36**
Countermeasures Research **3-31**
Crown and Other Corporations **1-13**, **1-14**, **2-12**, **2-13**, **2-14**, **2-17**
Crown corporations **1-3**, **1-7**, **1-13**, **1-18**, **1-19**, **1-20**, **1-25**, **2-1**, **2-2**, **2-3**, **2-4**, **2-7**, **2-8**, **2-9**, **2-10** **3-1**, **3-4**, **3-5**, **3-38**, **3-39**, **3-44**, **3-46**, **3-48**
dangerous goods **2-22**
Departmental Administration
  Activity Results **2-74**
  Crown corporations **2-70**
  Description **2-70**
  Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts **2-73**
  Expenditures **2-70**, **2-71**, **2-73**
  Financial Performance **2-73**
  Grants and Contributions **2-72**
  Net Activity Resource Requirements **2-71**
  Objective **2-70**, **2-74**, **2-75**
  Resources Linkages **2-74**
  Sub-Objectives **2-70**
Dredging **2-2**, **3-7**
Eastern Arctic Sealift **2-11**, **2-20**
Economic and Regional Development Agreements (ERDA) **2-1**, **2-2**, **2-4**, **3-28**
Economic Regulatory Reform **1-28**, **2-59**
Emergency **1-10**, **1-20**, **1-27**, **2-55**, **2-57**, **2-59**, **2-64**, **3-9**
Emergency Response **1-23**, **1-26**
Emergency Response Assistance Plans (ERAP) **2-62**, **2-63**
Enhanced Light Helicopters **1-26**
exhaust and evaporative emission standards **2-55**
Fatalities **2-61**, **2-66**, **2-67**
ferry services **2-1**, **2-4**, **3-44**
Financial Performance **1-2**, **1-14**, **1-15**, **2-51**, **2-53**
Fleet Capital Investment Plan **2-15**

Fleet Operating Resources **3-41**
Fixed and Floating Aids **2-18, 2-19**
fuel consumption **2-59, 2-67**
Grade Crossing Improvement **2-58, 2-60, 3-31**
Grade Separation **2-56, 2-57, 2-58, 3-31**
Grants and Contributions **1-4, 1-8, 1-13, 1-14, 2-2, 2-4, 2-5, 2-6, 2-7, 2-9, 3-5, 3-27**
Grants-in-Lieu of Taxes **2-49, 2-50, 3-1**
Great Lakes Pilotage Authority Limited **2-31**
GST **1-21, 2-56**
Harbour Commissions **1-19, 2-27, 3-39, 3-44**
HAZMAT **2-23**
Highway Improvement Programs **2-2, 3-28**
Hydrocarbons (HC) **2-67**
ice management **2-11**
Icebreaking and Arctic Operations **2-11, 2-12, 2-16, 2-20, 3-7, 3-41**
Inshore Rescue Boats **2-24, 3-42**
inspections **1-25, 1-27, 2-42, 2-60, 2-61, 2-62, 2-67**
Integrated Surface Freight Transportation Strategy **1-9**
Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. **1-4, 1-5, 1-7, 1-20, 2-1, 2-2, 2-3, 3-46**
Laurentian Pilotage Authority **1-4, 1-8, 2-17, 2-31**
Lightstation Monitoring Program **1-25**
Local/Local Commercial Program **2-52**
Loran C **3-7**
Major Crown Project **6, 3-22**
Management Overhead Charges **3-36**
Marine Atlantic Inc. **1-4, 1-6, 1-7, 1-8, 1-18, 1-20, 2-4, 3-44, 3-47**
Marine Environment Protection and Clean-Up **1-28**
Marine Navigation Systems **2-11, 2-12, 2-15, 2-16, 2-18, 3-7**
Marine Regulatory **2-11, 2-12, 2-15, 2-16, 2-22**
Marine Search and Rescue **1-28, 2-12, 2-15, 2-16, 2-17, 2-24, 3-7, 3-41**
Marine Traffic Flows **2-18**
Marine/Canadian Coast Guard
- Activity Results **2-17**
- Capital Program by CIP Component **2-15**
- Crown Corporations **2-12, 2-30, 2-31**
- Description **2-11**
- Direction and Administration **2-12, 2-15, 2-16, 2-28, 2-29**
- dredging **2-11, 2-16**
- Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts **2-15**
- Expenditures **2-12, 2-13, 2-15, 2-18, 2-20, 2-22, 2-24, 2-26**
- Financial Performance **2-16**
- Grants and Contributions **2-13, 2-14, 2-15, 2-17, 2-18, 2-20, 2-22, 2-24, 2-26, 2-27, 2-30, 2-31**
- Net Activity Resource Requirements **2-12**
- Objective **2-11, 2-12, 2-26, 2-28**
- Resources Linkages **2-17**
- St. Lawrence Seaway Authority **2-31**

Microwave Landing System **1-26, 2-39**
Microwave Landing System Project **3-24**
MLS **2-39**

Motor Vehicle Safety Act **2-66**, **3-43**, **3-44**
Motor Vehicle Tire Safety Act **2-67**, **3-44**, **3-45**
multi-modal **1-18**, **1-22**, **2-1**
National Civil Airports System **2-49**
National Transportation Agency **1-10**, **1-18**, **1-24**, **2-60**
Native Claim Issues **1-22**
North Water Navigation Ltd. **2-30**
NOx **2-67**
Objectives **1-2**, **1-11**, **1-17**, **1-18**, **1-21**, **1-23**, **2-20**
Operation Lifesaver **2-57**, **3-31**
Operational Fleet Plan **1-26**
Pacific Pilotage Authority **2-31**
permits **1-2**, **2-64**, **2-65**
Pilotage Assignments **2-31**, **2-32**
Pilotage Authorities **1-18**, **1-19**, **1-20**, **2-13**, **2-14**, **2-31**
Policy and Coordination
- Activity Results **2-4**
- Description **2-1**
- Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts **2-3**
- Expenditures **2-1**, **2-3**, **2-5**
- Financial Performance **2-3**
- Grants and Contributions **2-2**, **2-4**, **2-5**, **2-6**, **2-7**, **2-9**
- Net Activity Resource Requirements **2-1**
- Objective **2-1**, **2-6**, **2-7**
- Resource Linkages **2-4**
- Revenues **2-1**

Pollution **1-11**, **1-22**, **1-23**, **1-26**, **2-67**, **3-43**, **3-44**
Pollution Response **2-23**
Port State Control **1-25**, **2-22**
Primary Search and Rescue Vessels **2-24**
Public Harbours and Ports **1-28**, **2-12**, **2-15**, **2-16**, **2-26**, **2-27**, **3-44**
- regional distribution **2-26**

Radar **3-8**, **3-11**, **3-23**
Radar Modernization Project **1-26**, **2-39**, **3-11**, **3-12**, **3-23**
Radio Beacon Service Plan **2-18**
Radio Beacons **2-11**, **2-18**
Radio Stations **2-11**, **2-18**, **3-11**
Rail **1-21**, **1-24**, **1-28**, **2-58**, **2-59**, **3-5**, **3-46**
Rail Safety **2-57**
Railway Engineering **1-24**, **2-61**
Railway Operations **1-6**, **2-60**, **2-61**
Railway Safety **1-10**, **1-24**, **1-27**, **1-28**, **2-55**, **2-56**, **2-57**, **2-58**, **2-60**, **2-61**
Railway Safety Act **1-27**, **2-55**, **2-60**, **3-44**, **3-45**
RAMP **1-26**, **2-39**, **3-23**
Recoveries **1-13**, **1-14**, **1-16**, **3-1**, **3-32**, **3-34**, **3-35**, **3-36**, **3-37**
Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail **2-64**
Relationship of Departmental Administration Person-Years to Total **2-75**
Revenue Generating Initiatives **2-50**
Revenues **1-5**, **1-7**, **1-10**, **1-12**, **1-15**, **1-16**, **3-1**, **3-32**, **3-34**, **3-35**, **3-36**, **3-37**, **3-40**

Road Safety and Motor Vehicle Regulation **1-24**, **1-27**, **2-55**, **2-57**, **2-66**
Route Assistance **2-11**
Royal Commission on Passenger Transportation **1-9**
Safety Programs **1-28**, **2-61**
Search and Rescue (Type 500 vessels) **1-25**
Search and Rescue **3-42**
Section III
    Description **3-22**
Self-sufficiency, Airports **2-49**
Ship Source Oil Pollution Fund **1-3**
ship inspections **2-22**
St. Lawrence Seaway Authority **1-4**, **1-6**, **1-7**, **1-8**, **1-18**, **1-20**, **2-2**, **2-9**, **3-44**, **3-47**
subsidy payments **2-5**
Substance Use **1-9**, **1-25**, **2-5**
support to other government departments **2-11**
Surface
    Activity Results **2-58**
    Description **2-55**
    Direction and Administration **2-55**, **2-57**, **2-69**
    Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts **2-57**
    Expenditures **2-55**, **2-57**, **2-59**, **2-60**, **2-62**, **2-69**
    Financial Performance **2-57**
    Grants and Contributions **2-56**, **2-57**, **2-58**, **2-60**, **2-62**, **2-66**
    Net Activity Resource Requirements **2-55**
    Objective **2-55**
    Resource Linkages **2-58**
Tanker Safety and Marine Spills Response Capability **1-11**, **1-22**
terminal control charges **2-50**
Payments Transfer **1-3**, **1-7**, **1-10**, **1-20**, **1-23**, **1-27**, **2-49**, **2-54**, **3-1**, **3-27**, **3-28**, **3-29**, **3-30**, **3-31**, **3-35**
Transport Canada Training Institute (TCTI) **2-75**, **3-11**, **3-12**, **3-23**
Transport of Dangerous Goods **1-11**, **1-24**, **1-27**, **3-31**
Transportation of Dangerous Goods Act and Regulations **2-55**, **2-62**, **2-64**, **3-44**, **3-45**
Transportation Safety Board **1-22**, **1-24**
transportation of chemicals and other hazardous substances in the marine environment **2-23**
U.S. Bilateral consultations **2-7**
Vehicle Emissions **1-11**, **1-21**, **1-24**, **2-59**, **2-67**
Vehicle Test Centre **2-56**
vehicle testing **2-55**
VHF **3-9**, **3-11**, **3-12**
VIA Rail Canada Inc. **1-4**, **1-6**, **1-7**, **1-8**, **1-18**, **1-20**, **2-1**, **2-2**, **2-3**, **2-4**, **2-7**, **3-47**
Western Grain Transportation Act **1-9**, **1-22**, **3-44**

Transports Canada

Budget des dépenses 1991-1992

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1991

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1992-III-48

ISBN 0-660-56367-3

Budget des dépenses de 1991-1992

Partie III

Transports Canada

Préface

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux divers besoins des utilisateurs.

Le plan est divisé en trois sections : la Section I donne un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la Section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La Section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La Section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics, ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et permet d'évaluer les résultats financiers du Programme au cours de la dernière année.

Ce document est conçu pour permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières donne le contenu de chaque section et l'état financier de la Section I comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant dans la Section II. De plus, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver plus de renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Transports Canada est un ministère à programme unique comportant six activités principales : Politiques et Coordination, Marine/Garde côtière canadienne, Aviation, Aéroports, Surface, et Administration du Ministère.

Cette structure à programme unique et à activités multiples permet au Ministre et à son Ministère d'exécuter une combinaison de programme leur permettant de réaliser divers objectifs opérationnels, de réglementation, de recherche et de politique dans un cadre de financement précis.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A.	Autorisations pour 1991-1992	1-4
B.	Emploi des autorisations de 1989-1990	1-8

Section I
Aperçu du programme

A.	Plans pour 1991-1992 et rendement récent	
	1. Points saillants	1-9
	2. Sommaire des besoins financiers	1-12
B.	Données de base	
	1. Introduction	1-17
	2. Mandat	1-17
	3. Objectif du Programme	1-17
	4. Organisation du Programme en vue de son exécution	1-17
C.	Perspective de planification	
	1. Facteurs externes qui influent sur le Programme	1-21
	2. Initiatives	1-22
	3. État des initiatives annoncées antérieurement	1-25
D.	Efficacité du Programme	1-28

Section II
Analyse par activité

A.	Politiques et Coordination	2-1
B.	Marine/Garde côtière canadienne	2-11
C.	Aviation	2-33
D.	Aéroports	2-49
E.	Surface	2-55
F.	Administration du Ministère	2-69

Section III
Renseignements supplémentaires

A.	Aperçu des ressources du programme	
	1. Besoins financiers par article	3-1
	2. Besoins en personnel	3-2
	3. Dépenses en capital	3-4
	4. Paiements de transfert	3-28
	5. Recettes	3-33
	6. Prêts, dotations en capital et avances	3-38
	7. Coût net du Programme	3-40
B.	Autres renseignements	
	1. Flotte de la Garde côtière canadienne	3-41
	2. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière	3-42
	3. Caisse d'indemnisation des dommages due à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	3-43
	4. Détails sur les mandats légaux	3-44
	5. Sommaires du financement par voie de crédits - Sociétés d'Etat	3-46
Index		3-49

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1991-1992 - Partie II du Budget des dépenses

L'autorisation est demandée de dépenser 1 996 895 117 $ pour mettre en oeuvre le Programme des transports au cours de l'exercice financier 1991-1992. Certaines lois actuelles autorisent des dépenses supplémentaires nettes se chiffrant à 151 384 100 $.

Besoins financiers par autorisation

Crédit (en milliers de dollars)		**Budget principal 1991-1992**	Budget 1990-1991
	Transports		
1	Dépenses de fonctionnement	**441 798**	596 402
5	Dépenses en capital	**663 598**	622 612
10	Subventions et contributions	**231 735**	256 851
15	Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Ltée	**6 672**	5 459
20	Paiement à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	**35 575**	30 630
25	Paiements à la Société canadienne des ports	**32 350**	23 350
30	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	**144 558**	136 800
35	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	**411 900**	435 000
40	Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	**28 700**	27 300
45	Paiement à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada pour les avantages accordés à ses employés	**9**	37
(S)	Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile	**51**	49
(S)	Abolition des péages sur le pont Victoria	**2 815**	2 600
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**148 518**	128 848
	Crédits non requis		
-	Paiement à l'Administration de pilotage de l'Atlantique	-	200
-	Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides	-	375
	Poste non requis		
-	Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes	-	(94 234)
	Total Budgétaire	**2 148 279**	2 172 279

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédit (en dollars)		Budget principal 1991-1992
	Transports	
1	Transports - Dépenses de fonctionnement et a) autorisation de consentir des avances recouvrables à l'égard des services de transport, d'arrimage et d'autres services de la marine marchande fournis pour le compte de particuliers, d'organismes indépendants et d'autres gouvernements au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière de navigation, y compris les aides à la navigation et à la navigation maritime; b) autorisation d'engager des dépenses pour des biens autres que fédéraux pendant l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière d'aéronautique; c) autorisation de faire des paiements de commissions pour le recouvrement de recettes conformément à la Loi sur l'aéronautique; d) sous réserve de l'alinéa e), autorisation de dépenser les recettes de l'année, sauf celles provenant d'activités ayant lieu dans le cadre de l'activité de surface; et e) autorisation de dépenser un montant de recettes reçues dans l'année au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière d'aéronautique, montant qui soit égal, de l'avis du ministre du Revenu national, au montant net provenant, dans l'année, de l'impôt sur le transport par avion à payer en vertu de la partie II de la Loi sur la taxe d'accise.	441 798 000
5	Transports - Dépenses en capital, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par des provinces ou des municipalités, des autorités locales, des entrepreneurs privés.	663 598 000
10	Transports - Subventions inscrites au Budget etcontributions, y compris les paiements effectués à titre de supplément aux allocations de pension prévues dans la Loi sur la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard.	231 735 117
15	Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée à affecter par celle-ci au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la compagnie pour l'année civile 1991.	6 672 000
20	Paiement à la Société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporéeà affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la société (à l'exception de l'amortissement des immobilisations et des réserves) relativement à l'exploitation des ponts Jacques-Cartier et Champlain à Montréal.	35 575 000
25	Paiements à la Société canadienne des portspour : a) contrôle de la poussière et les coûts de l'électricité au port de Churchill, Man.; b) les installations de manutention et d'entreposage et complexe ferroviaire pour bac porte-trains au port de Sept-Îles, Qc.	32 350 000

Crédits - Libellé et sommes demandées (suite)

Crédit (en dollars)		Budget principal 1991-1992
30	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.. relativement: -(i) aux coûts de la direction de cette société; paiements à des fins d'immobilisations et paiements pour des activités de transport, y compris les services de transport maritime suivants conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté: traversiers et terminus de Terre-Neuve; services côtiers et determines de Terre-Neuve; traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard; traversiers entre Yarmouth (N.-É.) et les états de la Nouvelle-Angleterre (États-Unis); traversiers entre Digby (N.É.) et Saint John (N.-B.) et terminus; et (ii) aux paiements à l'égard des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de rétraite anticipée, des prestations de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ce coûts sont engagés par suite de la réduction du personnel ou de l'interruption ou de la diminution d'un service (iii) à l'assistance financière à une filiale engagés dans la réparation et la maintenance des naivres	144 558 000
35	Paiements à Via Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la prestation d'un service ferroviaire aux voyageurs au Canada conformément aux marchés conclus en vertu du sous-alinéa c)(i) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, et paiements à une compagnie de chemin de fer à l'égard de la partie déterminée des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de soutien du revenu, des indemnités de licenciement, des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipée, des prestations de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la mise en application des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service ferroviaire aux voyageurs, conformément au sous-alinéa c)(ii) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits.	411 900 000
40	Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent à l'égard d'un programme d'entretien accru pour le canal Welland y compris des dépenses d'immobilisations nécessaires.	28 700 000
45	En se conformant à la réglementation prescrite par le gouverneur en conseil, rembourser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada d'une proportion déterminée des frais engagés par elle relativement aux avantages accordés à ses employés qui sont touchés par des changements permanents défavorables découlant de la réorganisation des services offerts à Terre-Neuve par la Division TerraTransport de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, changements qui seront effectués conformément aux dispositions approuvées par le gouvernement pour assurer les services de transport à Terre-Neuve.	9 000

Programme par activité

(en milliers de dollars)	Budget principal 1991-1992								Budget principal 1990-1991
	Années-personnes autorisées	Budgétaire					Non budgétaire	Total	
		Fonctionnement	Dépenses en capital	Paiements de transferts	Moins: recettes à valoir sur le crédit	Total	Prêts, dotations en capital et avances		
Politiques et coordination[1]	315	698 474	1 569	171 097	-	871 140	-	871 140	883 912
Marine/Garde côtière canadienne[2]	5 957	521 219	155 794	1 859	15 044	663 828	-	663 828	722 345
Aviation	7 057	589 198	319 499	1 061	518 653	391 105	-	391 105	437 405
Aéroports	3 915	378 564	172 156	46 227	596 947	-	-	-	(94 234)
Surface	423	39 534	3 200	13 987	-	56 721	-	56 721	62 017
Administration du Ministère	2 466	163 108	11 380	319	9 322	165 485	-	165 485	160 834
	20 133	2 390 097	663 598	234 550	1 139 966	2 148 279	-	2 148 279	2 172 279
Années-personnes autorisées en 1990-91	19 839								

Nota: Des renseignements additionnels sur les années-personnes figurent aux Tableaux 3-2 et 3-3, p. 3-2.

1. L'activité Politiques et Coordination comprend des paiements aux sociétés d'État suivantes : Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (35 575 000 $, crédit 20); La Société canadienne des ports (32 350 000 $, crédit 25), Marine Atlantique S.C.C. (144 558 000 $, crédit 30); Via Rail Inc. (411 900 000 $, crédit 35); l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (28 700 000 $, crédit 40) et la Compagnie des chemins de fer nationaux (9 000 $, crédit 45).

2. L'activité Marine/Garde côtière canadienne comprend des paiements à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée (6 672 000 $, crédit 15).

On trouvera plus de détails concernant les crédits budgétaires accordés aux Sociétés d'État à la Section III des Renseignements supplémentaires à partir de la page 3-46.

B. Emploi des autorisations en 1989-1990 - Volume II des Comptes publics

Crédit	(dollars)	Budget principal	Total disponible	Emploi réel
	Programme des Transports			
1	Dépenses de fonctionnement	623 486 000	718 730 925	708 717 324
5	Dépenses en capital	565 411 000	563 082 002	583 156 136
10	Subventions et contributions	294 857 805	265 225 806	248 012 101
11	Corporation Place du Havre Canada	1	1	-
15	Paiement à la Société canadienne des ports	27 000 000	27 000 000	26 650 000
16	Paiements à Ports Canada et à d'autres sociétés	1	1	-
17	Paiements aux sociétés de ports du Canada	-	5 556 800	5 403 095
20	Paiements à la Compagnie de navigation Canarctic Ltée	4 806 000	8 071 000	7 739 583
25	Paiements à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	10 684 000	14 284 000	13 947 832
26c	Paiements à l'Administration de pilotage des Laurentides	-	1 903 000	1 672 590
30	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	253 467 000	265 467 000	265 466 477
35	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	541 000 000	521 456 452	521 119 582
40	Paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	26 900 000	26 900 000	26 900 000
45	Paiements aux Chemins de fer nationaux du Canada	18 000	155 754	82 457
46b	Chemins de fer nationaux du Canada - renonciation aux dividendes	-	1	-
(S)	Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile	47 800	48 200	48 200
(S)	Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes	(82 550 000)	263 920 671	(58 536 181)
(S)	Abolition des péages sur le pont Victoria	3 000 000	3 324 449	3 324 449
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	120 840 000	118 760 000	118 760 000
(S)	Remboursements de montants portés au crédit de recettes	-	84 493	84 493
	Total du programme - budgétaire	2 388 976 607	2 803 970 555	2 472 548 138
L50	Prêt à la Société du port de Prince Rupert	17 260 000	17 260 000	17 260 000
(S)	(L) Prêts à la Société canadienne des ports pour le fonds de roulement	-	10 000 000	-
(S)	(L) Prêts à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	-	10 000 000	-
	Total du programme - non budgétaire	17 260 000	37 260 000	17 260 000
	Total du programme - budgétaire et non budgétaire	2 406 227 607	2 841 230 555	2 489 808 138

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1991-1992 et rendement récent

1. Points saillants

Les orientations stratégiques à long terme fournissent un cadre pour les activités du Ministère au cours de la prochaine décennie. Les priorités à court et à moyen terme indiquent comment Transports Canada poursuivra ces orientations dans le futur immédiat, compte tenu que cette activité constitue en elle-même un processus dynamique dans lequel les priorités doivent être constamment affinées en réponse à l'évolution des circonstances.

Les principaux points saillants de ces priorités et le rendement récent qui y a trait sont décrits plus en détail ci-dessous.

Priorités quant à l'élaboration de politiques

Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada: Le gouvernement a créé une commission royale qui déterminera le programme du transport des voyageurs pour le 21^{e} siècle. Transports Canada continuera d'appuyer les travaux de la Commission en répondant aux nombreuses requêtes pour des études, des analyses, et données relatives au transport des passagers de mêmes que pour mettre en contact les gens de la Commission avec les personnes oeuvrant dans le domaine des transports.

Stratégie intégrée du transport routier des marchandises : Des travaux sont en cours sur une stratégie nationale intégrée concernant le transport routier des marchandises et visant l'aménagement d'un meilleur système national (intermodal) pour le transport des marchandises afin d'aider les expéditeurs et les transporteurs canadiens à faire face à l'augmentation des pressions découlant de l'évolution des règles de la concurrence. Les routes seront évaluées comme un élément de la stratégie sur le transport des marchandises.

Politique de recouvrement des coûts : Le Ministère terminera les consultations dans l'industrie pour procéder à la mise en oeuvre de la politique, version modifiée, en 1991 (p. 1-23).

Consommation de drogues et d'alcool chez les titulaires de postes liés à la sécurité dans le secteur des transports : Le Ministère a élaboré une politique globale et équilibrée sur la consommation de drogues et d'alcool, politique qui comporte un programme de prévention, d'éducation et d'aide pour tous les employés qui occupent un poste lié à la sécurité dans le secteur fédéral des transports. Cette politique est conforme à la Stratégie nationale antidrogue et appuie cette dernière. La loi et la réglementation seront rédigées en 1991 (p. 1-25).

Programmes du transport des produits agricoles : Dans le cadre de l'examen de la politique agro-alimentaire d'Agriculture Canada, le transport est un élément clé qu'étudie le Comité sur le transport. Ce comité a publié juillet 1990 un rapport dans lequel il analyse des modifications possibles à la LTGO, à l'Aide au transport des céréales fourragères et aux Tarifs compensatoires minimums visant les

produits du canola. Transports Canada s'est engagé à travailler étroitement avec Agriculture Canada pour examiner les diverses options de changement et les conséquences de ces options (p. 1-22).

Politique sur le transport aérien : Le Ministère répondra aux recommandations du Groupe de travail sur l'aviation lorsque ses travaux seront terminés. Dans le cadre de l'accord bilatéral canado-américain, les négociateurs exploreront la possibilité de créer des régimes de «ciels ouverts» et de «cabotage». Des consultations en cours visent à obtenir les commentaires des autres ministères et des parties intéressées, y compris les collectivités, les gouvernements provinciaux, les lignes aériennes canadiennes, les syndicats et les voyageurs (p. 1-26).

Priorités opérationnelles

Loi/réglementation : La philosophie globale de la réglementation consistera à appuyer la sécurité des transports tout en veillant à ce que les règlements permettent à l'industrie canadienne d'entrer en concurrence sur les marchés internationaux. Le Ministère travaille en étroite collaboration avec les modes réglementés dans le but de simplifier la réglementation actuelle sans compromettre les objectifs en matière de sécurité.

Sécurité et sûreté des transports : Le Ministère maintiendra et accroîtra la sécurité et la sûreté des transports, c'est-à-dire qu'il s'emploiera à :

- élaborer d'autres réponses aux conclusions de la Commission d'enquête de Dryden et aux recommandations de la Commission Dubin. Les restrictions au décollage d'appareils dans des conditions glacées ou enneigées ont déjà été acceptées, et les modifications législatives publiées. En ce qui a trait à la Commission Dubin, les nouvelles exigences réglementaires en matière de navigabilité seront mises en oeuvre en janvier 1991 (p.1-26);

- élaborer d'autres règlements et programmes sur la sécurité et la sûreté ferroviaires. En 1989, à la suite d'un transfert de ressources de l'Office national des transports, Transports Canada est devenu entièrement responsable de la sécurité ferroviaire (p.1-24).

Initiatives opérationnelles sur le transport aérien : Transports Canada entreprendra un certain nombre d'initiatives visant à garantir un réseau de transport aérien efficient et concurrentiel. Au nombre de ces priorités, mentionnons :

- des ajustements continuels au système de contrôle de la circulation aérienne pour traiter les demandes actuelle et future. Le nombre de contrôleurs formés à augmenté de façon substantiel (p. 2-74). Des modifications récentes apportées au système de la circulation aérienne ont permis de traiter un plus grand nombre de demandes d'autorisation et d'améliorer l'efficacité du système (p. 1-26);

- la cession des aéroports aux administrations aéroportuaires locales. Des négociations sont en cours avec des parties intéressées à Vancouver, Edmonton, Calgary et Montréal (p. 1-28). Le Ministère a reçu l'autorisation de réduire progressivement le Fonds renouvelable des aéroports à compter du 1er avril 1991. Outre la plus grande souplesse globale du Ministère concernant la gestion de la trésorerie, au cours des 21 années du Fonds, environ 400 millions de dollars ont été versés au gouvernement à titre de recettes;

- les études devant prévoir comment satisfaire aux besoins de capacité des aéroports Pearson et de Vancouver. Le Ministère évalue aussi des options élaborées dernièrement pour satisfaire aux besoins à long terme en matière d'aviation pour les aéroports du sud ontarien (p. 1-28);

- les initiatives au chapitre des interventions en cas d'urgence améliorent les mesures de sécurité, de lutte contre les incendies et autres, au Canada (p. 1-28).

Objectifs environnementaux : Le Ministère contribuera aux objectifs environnementaux actuels du gouvernement fédéral. Il se propose de :

- gérer la destruction des BPC à l'échelle du Ministère. Le Groupe Aéroports est l'organisme responsable de la coordination et de la mise en oeuvre du processus pour tous les modes (p. 1-25);

- poursuivre les modifications à la réglementation régissant le transport des marchandises dangereuses (p. 1-24);

- conjointement avec Environnement Canada et le ministère des Pêches et des Océans, répondre aux recommandations du Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin et d'appliquer ces recommandations. La prévention continuera d'être la première mesure de protection contre la pollution maritime (p. 1-23);

- contribuer à l'élaboration d'une réglementation conforme à la nouvelle *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et à la mise en oeuvre du Plan vert du gouvernement (p. 1-22);

- examiner la réglementation sur les émissions des véhicules en vue de l'instauration graduelle de normes plus rigoureuses (p. 1-24).

2. Sommaires des besoins financiers

Tableau 1-1 : Besoins financiers nets par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992			Prévu [1] 1990-1991		
	Dépenses	Recettes à valoir sur le credit	**Dépenses nettes**	Dépenses nettes	Différence	Détails à la Page
Budgétaire						
Politiques et Coordination	871 140	-	**871 140**	871 459	(319)	2-1
Marine/Garde côtière canadienne	678 872	15 044	**663 828**	699 568	(35 740)	2-11
Aviation	909 758	518 653	**391 105**	394 628	(3 523)	2-33
Aéroports	596 947	596 947	**-**	-	-	2-49
Surface	56 721	-	**56 721**	59 899	(3 178)	2-55
Administration du Ministère	174 807	9 322	**165 485**	196 446	(30 961)	2-69
	3 288 245	1 139 966	**2 148 279**	2 222 000	(73 721)	
Années-personnes :						
Contrôlées par le CT			**20 133**	20 228	(95)	
Autres			**18**	13	5	
			20 151	20 241	(90)	3-2

1 Les prévisions de 1990-1991 de ce tableau et de tous les tableaux subséquents semblables sont fondées sur les renseignements dont disposait la direction au 30 novembre 1990.

Explication de la différence : Les besoins financiers budgétaires pour 1991-1992 se chiffrent à 73,7 millions de dollars, ou 3,3 % de moins que les prévisions de dépenses de 1990-1991 et ce, pour les raisons suivantes :

	En millions de dollars
• **Dépenses brutes de fonctionnement :** la réduction des coûts de rénumération proportionnée à une baisse des niveaux d'années-personnes approuvées (20,5 millions de dollars) et à une diminution des autres frais de fonctionnement (79,4 millions de dollars), surtout au sein des groupes Marine (p. 2-13), Aviation (p. 2-34) et Aéroports (p. 2-49)	(102,8)
• **Recettes nettes en vertu d'un crédit :** réduction des besoins accompagnée d'une hausse des niveaux de perception de la taxe de transport aérien TTA (Groupe Aviation, p. 2-34). Elimination du Fonds renouvelable des aéroports et réduction de l'allocation TTA au groupe des Aéroports	(56,2)

En millions de dollars

- **Immobilisations :** hausse amenée principalement par la mise en oeuvre du CAATS par le groupe Aviation (p. 2-34)

  90,7

- **Subventions et contributions :** réduction nette mineure par suite de fluctuations normales de trésorerie. Aucun programme nouveau d'importance n'a été entrepris. Cession d'aéroports des groupes B et C de l'Arctique au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest

  (5,0)

- **Paiements aux sociétés d'État :** réduction nette mineure. Voir Politiques et Coordination (p. 2-2)

  (0,4)

Explication des prévisions de 1990-1991 : La prévision de 1990-1991 est de 49,7 millions de dollars (2,3 %) supérieure au montant prévu dans le budget principal de 1990-1991 (2 172,3 millions de dollars). En voici les raisons :

En millions de dollars

- **Coûts bruts de fonctionnement:** les autres frais de fonction-nement réduits (52,1 millions de dollars) s'accompagnaient en contrepartie d'une hausse des coûts de rémunération (88,6 millions de dollars) par suite de la signature retardée de conventions dans le Ministère et de l'augmentation des affectations au chapitre des années-personnes au groupe de l'Aviation (p. 2-34)

  36,4

- **Immobilisations:** l'incidence de la politique de comptabilisation des immobilisations a signifié un transfert de 45,9 millions de dollars, des immobilisations au secteur du fonctionnement; des projets en retard et reportées ont amené des économies de 76,9 millions de dollars au Ministère

  (122,8)

	En millions de dollars
• **Recettes nettes en vertu d'un crédit:** l'élimination des frais récupérés du Fonds renouvelable des aéroports a amené une hausse de 119,3 millions de dollars des besoins financiers. Le reste comprend principalement une réduction de la taxe de transport aérien par suite d'une diminution des volumes de trafic	155,0
• **Subventions et contributions:** réduction des paiements à ce chapitre principalement dans le groupe Politiques et Coordination (p. 2-2) et Aéroports (p. 2-50)	(19,9)
• **Paiements aux sociétés d'État et autres:** réduction nette mineure par suite de changements normaux de trésorerie dans le groupe Politiques et Coordination (p. 2-3) et d'une hausse des besoin du groupe Marine (p. 2-14)	1,0

Tableaux 1-2 : Resultats financiers en 1989-1990

(en milliers de dollars)	Réel	1989-1990 Budget des Dépenses	Différence	Détails en page
Budgétaire				
Politiques et Coordination	1 091 822	1 134 469	(42 647)	2-4
Marine/Garde côtière canadienne	709 990	601 350	108 640	2-16
Aviation	408 586	506 209	(97 623)	2-36
Aéroports	-	(82 550)	82 550	2-51
Surface	54 289	66 418	(12 129)	2-57
Administration du Ministère	186 438	163 072	23 366	2-72
	2 451 125	2 388 968	62 157	
Non budgétaire				
Politiques et Coordination	17 260	17 260	-	2-4
	2 468 385	2 406 228	62 157	
Années-personnes:* Contrôlées par le CT	20 096	20 202	(106)	
Autres	12	18	(6)	
	20 108	20 220	(112)	3-2

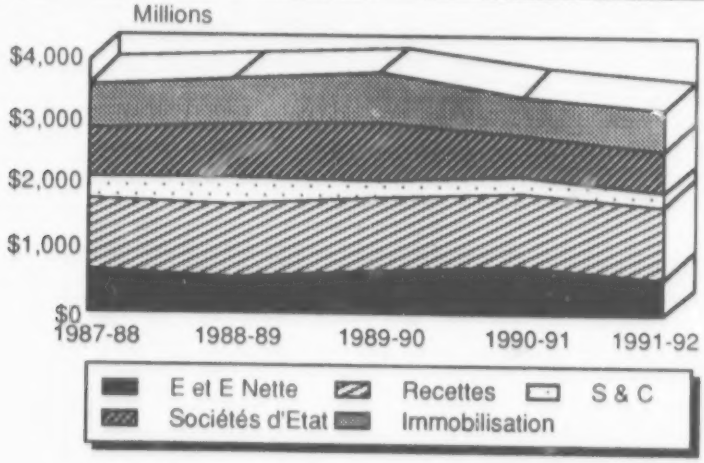
* Voir les tableaux 3-2 et 3-3, p. 3-2 pour plus de renseignements sur les années-personnes. On a commencé à rendre compte des "autres" années-personnes en 1989-1990.

Explication de la différence : Le niveau de dépenses budgétaire autorisé en 1989-1990 a été porté à 2 804,0 millions de dollars au moyen du Budget des dépenses supplémentaire. L'autorisation révisée, par type de dépenses, figure à la page 1-8 sous le titre "Emploi des autorisations de 1989-90 - Volume II des Comptes publics". L'écart entre les dépenses réelles et le Budget des dépenses initial est attribuable aux grands facteurs suivants :

	En millions de dollars
• **Dépenses brutes de fonctionnement :** réduction nette amenée principalement par des économies au chapitre d'autres coûts de fonctionnement	(28,6)
• **Recettes nettes en vertu d'un crédit :** hausse réelle de 27 millions de dollars accompagnée en contrepartie du rétablissement du Fonds renouvelable des aéroports et d'une réduction des frais récupérés de 114,4 millioins de dollars ayant résulté de l'élimination du Fonds	87,4
• **Immobilisations :** hausse des dépenses nettes, surtout dans les groupes Marine (p. 2-17) et Aéroports (p. 2-51)	44,7
• **Subventions et Contributions :** détails sur la réduction des besoins, voir groupes Politiques et Coordination (p. 2-5) et Surface (p. 2-57)	(46,5)
• **Paiements à des sociétés d'État et autres :** augmentation nette des paiements au groupe Politiques et Coordination (p. 2-5)	5,1

En résumé, le tableau 1-3 donne un aperçu graphique de la tendance, sur cinq ans, concernant les dépenses du Ministère. Veuillez noter que les recettes sont présentées comme une valeur absolue et que toutes les données ont été ajustées en dollars constants de 1991-1992.

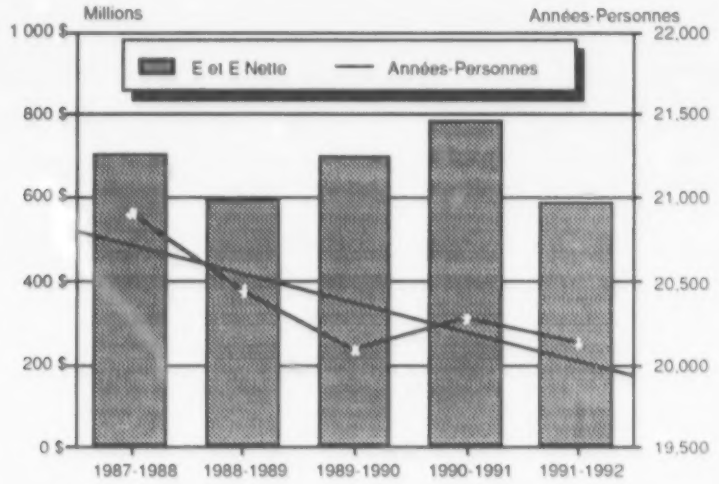
Tableau 1-3 : Rendement par catégorie de dépenses (Dollars constants de 1991-1992)



Tenant compte des effets de l'inflation, le rendement financier du Ministère reflète la situation consistant à «en faire plus avec moins». Malgré l'augmentation des demandes faites au système et des pressions découlant de la hausse des coûts, les ressources totales nécessaires aux fins de l'application du mandat du programme sont demeurées assez constantes. Les changements dans les niveaux des subventions sont approuvés par le gouvernement et appliqués par le Ministère - ce dernier ne contrôle pas ces niveaux de dépenses. Depuis 1985-1986, Transports Canada a supporté des allocations remises pour inflation, pour dépenses non-salariales, de 185,6 millions de dollars, qu'avait toujours financés le CT, sans qu'il ait eu à réduire des programmes.

Le tableau 1-4 fournit une indication du rendement du Ministère pour ce qui est surtout des coûts nets de fonctionnement (dont le niveau est une fonction directe des recettes totales, des recouvrements et des taxes de transport aérien chaque année) et des réductions tangibles du nombre d'années-personnes. En 1989-1990 et en 1990-1991, un nombre élevé de contrats ont été signés (182 millions de dollars en salaires rétroactifs).

Tableau 1-4 : Rendement - Coûts nets de fonctionnement/années-personnes



En 1990-1991, le Conseil du Trésor a fourni de l'aide sous forme d'années-personnes, de manière à satisfaire à des préoccupations liées à la sécurité, surtout dans l'activité Aviation. Ce niveau d'aide n'a pas été maintenu à titre d'ajustement permanent apporté au nombre d'années-personnes du Ministère.

B. Données de base

1. Introduction

Le ministère des Transports a été établi en 1936, en vertu de la Loi sur le ministère des Transports qui amalgamait les fonctions du ministère des Chemins de fer et des canaux, du ministère de la Marine et de la Direction de l'aviation civile du ministère de la Défense.

Les responsabilités fédérales en matière de transport, qui proviennent de la compétence définie dans l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, a évolué de sorte qu'elle englobe la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des traversiers, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger. C'est le ministère des Transports qui assume cette responsabilité.

2. Mandat

Les principales lois régissant les activités du Programme des transports sont la *Loi de la constitution*, la *Loi sur le ministère des Transports* et la *Loi nationale sur les transports*. Une liste des autres lois figure à la page 3-44.

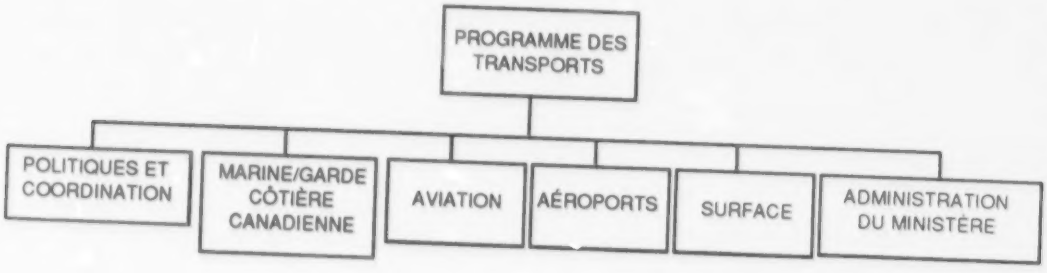
3. Objectif du programme

L'objectif du Programme de transport est de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système nationale de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux et à l'exploitation de certains éléments du système.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure des activités : Le tableau 1-5 ci-après illustre la structure qui est entrée en vigueur le 1er avril 1987 et qui sert à exposer le plan de dépenses pour l'exercice 1991-1992 de même que les dépenses prévues pour 1990-1991 et les dépenses réelles de trois années.

Tableau 1-5 : Structure des activités



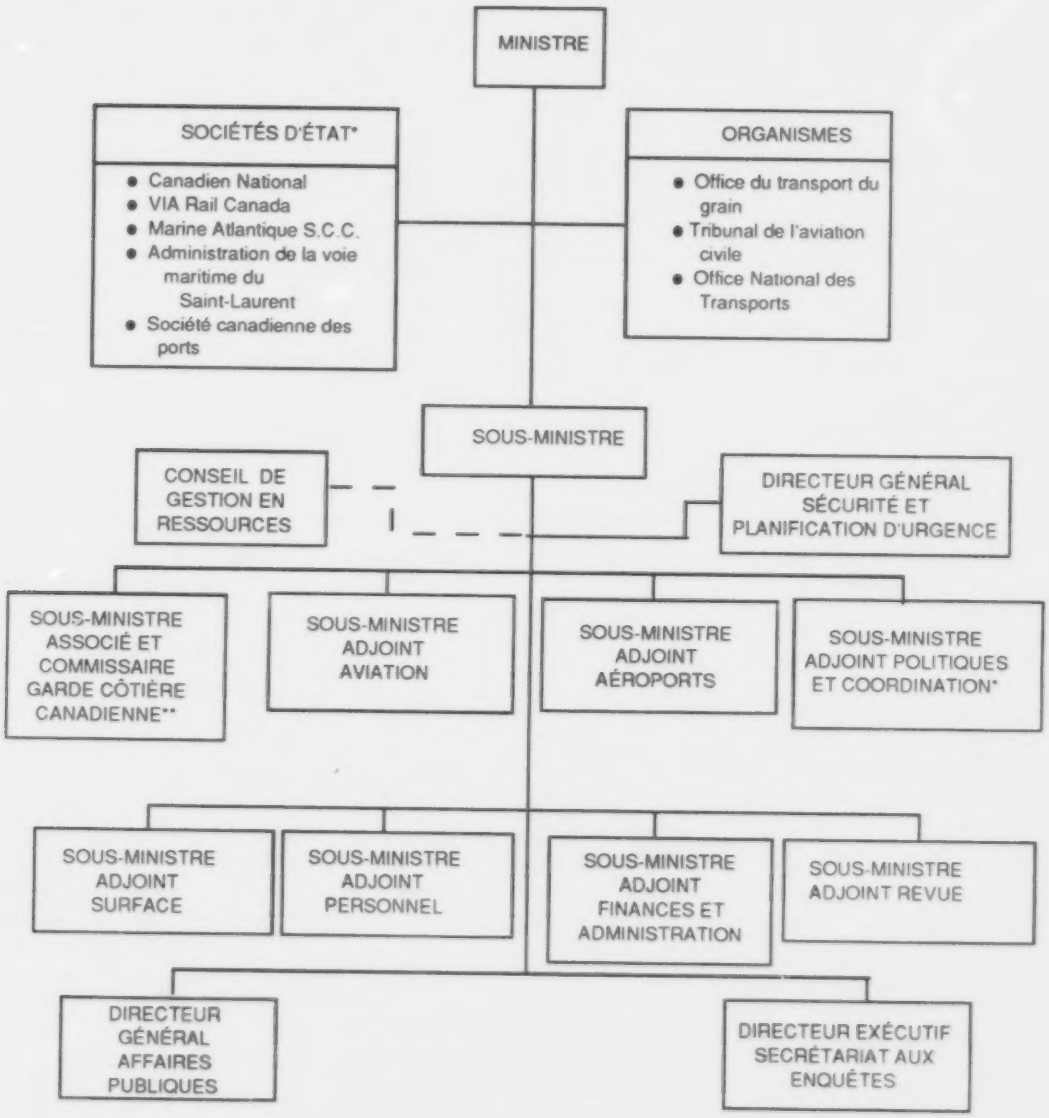
Organisation : L'organisation de Transports Canada comprend l'Administration centrale et quatre groupes opérationnels : Marine/Garde côtière canadienne, Aviation, Aéroports et Surface, de même qu'un certain nombre de sociétés d'État et d'organismes qui jouissent de degrés variables d'autonomie. Certaines sociétés d'État fonctionnent dans le cadre du Ministère, tandis que d'autres, comme le Canadien National, sont totalement indépendantes, mais rendent compte de leurs activités au Parlement par l'intermédiaire du ministère des Transports. Trois organismes, soit l'Office du transport du grain, le Tribunal de l'aviation civile, tout comme l'Office national des transports, relèvent aussi directement ou indirectement du Ministère des Transports. Chacun d'eux produit sa propre partie III.

Récemment, le ministère a complété une réorganisation qui procède des principes suivants : tenter de comprimer les frais généraux en regroupant les services autant que possible, centraliser ou décentraliser les services selon les circonstances, accroître la participation régionale et multimodale à la planification, à l'élaboration des politiques et à la coordination et finalement, établir de meilleures communications. Cette réorganisation s'inspire de la tendance à la déréglementation de l'industrie et du partage des responsabilités financières et opérationnelles entre les utilisateurs, les exploitants et le gouvernement.

Le Conseil de gestion en ressources (auparavant connu comme le Conseil d'examen des programmes) participe aux grandes décisions portant sur l'affectation de ressources importantes. Il examine toutes les propositions de politiques, de plans et de programmes ayant des incidences sur les ressources financières et humaines et formule des recommandations à leur sujet. Ce conseil permet au Ministère et à la haute direction d'exercer un contrôle plus rigoureux sur le financement des programmes et de se fixer des objectifs de réduction des ressources qui contribuent à la réalisation de l'objectif fédéral de réduction du déficit.

Le tableau 1-6 illustre le portefeuille de Transports Canada. La Partie III de Transports Canada se restreint à une analyse des opérations ministérielles, depuis le Sous-ministre. Elle comprend en outre certains projets de financement visant les sociétés d'État ci-après. : la Société canadienne des ports, Marine Atlantique S.C.C. (y compris la Compagnie de chantier maritime de Terre-Neuve), l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (y compris les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.), Via Rail Canada Inc., la Compagnie de navigation Canarctic Ltée., les Chemins de fer nationaux du Canada et les Administrations de pilotage.

Tableau 1-6 : Structure administrative



* Aux fins de financement budgétaire, ces sociétés d'État relèvent du Ministre par l'intermédiaire du S-MA Politiques et coordination.

** Comprend la responsabilité de financement budgétaire pour les quatre Administrations de pilotage, la Compagnie de navigation Canarctic Ltée. et les commissions de ports.

Le tableau 1-7 illustre le matrice des principaux groupes organisationnels de Transports Canada et les lignes d'activité selon lesquelles ils sont financés au moyen de crédits budgétaires.

Tableau 1-7 : Répartition des ressources budgétaires par Activité/Organisation

(en milliers de dollars)	Politiques et Coordination	Marine/ Garde côtière canadienne	Aviation	Aéroports	Surface	Administration du Ministère	Budget des dépenses 1991-1992
Cabinets du Ministre/ Sous-Ministre[1]						30 666	30 666
S-MA Politiques et Coordination[2]	218 048						218 048
S-MA Finance et Adm.						71 788	71 788
S-MA Personnel						63 031	63 031
S-MA Marine/Commissaire de la Garde côtière canadienne[3]		657 156					657 156
S-MA Aviation			391 105				391 105
S-MA Aéroports				-			-
S-MA Surface					56 721		56 721
Sociétés d'État							
• Marine Atlantique S.C.C.	144 558						144 558
• Via Rail Canada	411 900						411 900
• Les ponts Jacques- Cartier et Champlain Inc.	32 350						32 350
• Société canadienne des ports	28 700						28 700
• L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	35 575						35 575
• Chemins de fer nationaux TerraTransport	9						9
• Cie. de navigation Canarctic		6 672					6 672
Total net des ressources du Programme (et des années-personnes)	**871 140** (315)	**663 828** (5 957)	**391 105** (7 057)	**-** (3 915)	**56 721** (423)	**165 485** (2 466)[4]	**2 148 279** (20 133)

1. Comprend les Affaires publiques, le Contentieux, la Revue, la Sécurité et planification d'urgence, le Secrétariat du Conseil de gestion en ressources, le Secrétariat des enquêtes et le Groupe de travail sur la cession des aéroports.

2. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire de Marine Atlantique S.C.C., de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, de la Société canadienne des ports, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, des ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. et Via Rail Canada Inc. Les crédits sont énumérés séparément sous la rubrique Sociétés d'Etat.

3. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire des Administrations de pilotage et de la Compagnie de navigation Canarctic Ltée. Les crédits figurent séparément à la rubrique Sociétés d'Etat.

4. Comprend 18 "autres" années-personnes. Voir page 3-2.

C. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Objectifs du gouvernement : Depuis novembre 1984, le gouvernement a suivi un vaste plan qui repose sur deux thèmes principaux : mettre de l'ordre dans les affaires du gouvernement et favoriser un secteur privé dynamique, innovateur et compétitif. Les objectifs du gouvernement qui appuient ces thèmes comprennent : la réduction du rôle du gouvernement dans l'économie, la réduction et la restriction des dépenses, l'allégement de la réglementation économique, l'assouplissement du commerce international, des politiques de commerce ouvertes, l'accroissement de la productivité grâce à la science et à la technologie, le développement régional dans des régions cibles par l'entremise d'organismes désignés.

La protection de l'environnement physique a été définie comme une priorité absolue du gouvernement dans le discours du Trône d'avril 1989. Au printemps 1990, le ministre de l'Environnement a présenté *L'environnement à l'heure de la concertation* (Le Plan vert). Les secteurs présentant une préoccupation de nature environnementale pour Transports Canada comprennent : la sécurité des navires-citernes et les déversements en milieu marin, les émissions de carburant, les marchandises dangereuses et les cibles opérationnelles pour les installations.

Le budget déposé au Parlement le 20 février 1990, reconfirme l'intention du gouvernement de réduire le déficit annuel. Le budget a eu les répercussions suivantes sur les transports : gel de la subvention de Marine Atlantique à son niveau de 1989-1990 pour deux ans; réduction des fonds du Programme des ports pour petits bateaux de 29 millions de dollars sur cinq ans et annulation du projet du brise-glace Polar 8.

Rendement économique : Depuis la récession de 1982 jusqu'en 1989, la production de biens et services dans l'économie canadienne a augmenté, en moyenne, à un taux de 4,1 p. 100 par année, soit un des taux les plus élevés des pays industrialisés. Ce rendement favorable s'est étendu au secteur des transports qui a crû à un taux de 5,3 p. 100. La plus forte croissance a été enregistrée dans le transport ferroviaire, suivi du transport aérien, du transport routier et du transport maritime.

En 1989, la production annuelle de biens et services était supérieure de un tiers à celle de 1982, et près de deux millions de Canadiens de plus travaillaient. En outre, depuis 1983, les investissements des secteurs publics et privés ont augmenté la capacité de production de l'économie d'environ un demi-billion de dollars (1986). Cependant, l'activité économique en 1989 n'a augmenté que de 3 p. 100, et le secteur des transports de 1 p. 100.

D'une moyenne de 2,3 p. 100 pour la période de 1982 à 1989, la croissance de l'emploi en 1989 est passée à moins de 2 p. 100, et le taux de croissance de tous les principaux éléments de la demande a chuté. Le taux de croissance des exportations canadiennes a subi la baisse la plus considérable.

Aperçu économique : Les prévisions préliminaires pour le premier semestre de 1990 indiquent que l'activité économique au Canada est demeurée stagnante. Une augmentation marginale dans le premier trimestre de 1990 suivie d'une chute comparable dans le deuxième, et troisième trimestres a confirmé une récession au Canada, la première depuis 1982.

Malgré le pessimisme actuel et la faible croissance économique prévue en 1991, la croissance économique annuelle moyenne s'élèvera aux environs de 2,5 p. 100 au cours de la période de 1989-1998 grâce à l'Accord de libre-échange et aux effets bénéfiques de la TPS. On s'attend à ce que le rendement du secteur des transports corresponde à celui de l'économie ou à ce qu'il soit supérieur.

2. Initiatives

Voici une présentation, par activité, des initiatives prévues en 1991-1992 :

Politiques et Coordination

Environnement : Politiques et Coordination a assumé le rôle de chef de file ministériel en ce qui a trait aux questions environnementales et continuera de coordonner la rédaction de la réglementation de procédure qui donnera effet à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE). De plus, il participera activement à la mise en oeuvre du Plan vert et de la LCEE.

Accord sur le transport aérien entre le Canada et les États-Unis : Le Canada et les États-Unis ont convenu d'amorcer des négociations au début de 1991 en vue d'établir un nouvel accord bilatéral sur le transport aérien. Des consultations seront tenues pour obtenir les commentaires des autres ministères et des parties intéressées, y compris les collectivités, les gouvernements provinciaux, les lignes aériennes canadiennes, les syndicats et les voyageurs. Les travaux seront effectués en trois étapes, et la mise en oeuvre de l'entente est prévue pour 1992-1993.

Initiatives ministérielles et gouvernementales : On réalise des progrès en ce qui a trait à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO). Il s'agit d'un des principaux éléments étudié dans le cadre de l'examen de la politique agro-alimentaire. Un comité fédéral-provincial sera créé dans le but de préparer un rapport portant sur l'examen des options concernant la question controversée de la méthode de paiement. Les revendications des autochtones, quant à elles, seront traitées par le Groupe Politiques et Coordination à l'instar de toutes les questions relatives à la politique autochtone au sein du Ministère. Le Groupe surveillera l'évolution de la politique et le traitement des revendications, et il représentera Transports Canada aux comités, aux négociations et aux séances de consultation.

Marine/Garde côtière canadienne

Sécurité des navires-citernes et capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin : le rapport du Comité de l'examen interne des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin a été publié le 2 novembre 1990. Ce rapport renferme 107 recommandations traitant de nombreux aspects liés à la prévention des incidents de pollution en milieu marin, à la préparation en vue de ceux-ci et à l'intervention une fois qu'ils se sont produit.

Le ministre des Transports, au moment de la publication de la réaction initiale du gouvernement au rapport du Comité, a réitéré l'engagement du gouvernement à prendre des mesures efficaces en vue de réduire au minimum le risque de pollution provenant des navires et en vue de constituer une capacité accrue d'intervention à la suite des déversements lorsqu'il s'en produit.

Dans le cours de l 'année 1991, les recommandations du Comité vont nécessiter l'élaboration par le gouvernement d'une réponse comprenant les contributions d'autres ministères du gouvernement fédéral, principalement d'Environnement Canada et de Pêches et Océans Canada, de même que celles de l'industrie et d'autres organismes du gouvernement à tous les niveaux. En outre, des initiatives ponctuelles en vue d'améliore notre capacité de prévenir les déversements en milieu marin autant que d'y répondre seront entreprises selon les ressources disponibles.

Bureau de la sécurité des transports : À la suite de la création d'un bureau multimodal le Groupe Marine doit maintenant répondre aux recommandations de ce bureau dans les 90 jours. Afin de pouvoir examiner, mettre au défi et préparer des réponses en plus d'effectuer une recherche et une analyse indépendante et de mettre en lumière les risques et les manquements possibles à la sécurité, un nouveau groupe organisationnel au sein du Groupe Marine sera mis sur pied.

Transport des produits chimiques et d'autres substances dangereuses en milieu marin (HAZMAT) : La *Loi sur la marine marchande du Canada* et la *Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques* ont conféré à la Garde côtière la mission de faire office de principal organisme responsable de l 'intervention à la suite des déversements de mazout et de produits dangereux par les navires. En 1988, la Garde côtière a effectué une évaluation préliminaire des risques qui a permis de cerner la nécessité en matière d'intervention à la suite des déversements ou d'accidents mettant en cause des matières dangereuses autres que les produits du mazout. La Garde côtière a mis sur pied un nouveau Programme d'intervention à la suite d'une situation mettant en cause les matières dangereuses. Un projet pilote pour mettre le programme à l'essai sera mis en oeuvre en 1991. La mise en oeuvre doit se faire à l'échelle nationale à la suite d'un examen des résultats du projet pilote.

Recouvrement des coûts des aides à la navigation : En vertu de la politique proposée sur le recouvrement des coûts , le Groupe Marine a lancé des projets pilote pour tous les districts et les régions afin de déterminer l'affectation des aides à la navigation, de même que les coûts pleinement ventilés aux groupes appropriés d'utilisateurs.

Aviation

Sécurité : Un aperçu stratégique désignant la sécurité comme notre principal objectif est en voie de préparation pour guider les activités de l'aviation pour la prochaine décennie. Des mesures sont en cours de préparation pour aider aux problèmes d'encombrement et de capacité de l'espace aérien, pour réduire le taux d'accidents des petits aéronefs et pour assurer l'intégrité structurale des aéronefs vieillissants qui ont été construits au Canada ou qui y évoluent.

Les normes de navigabilité révisées élaborées en réponse aux recommandations de la Commmission Dubin seront mise en oeuvre grâce à la diffusion en temps utile des documentations et à la prestation des conseils et d'aide de suivi à l'industrie.

Accords réciproques : Le ministère négociera des accords bilatéraux avec les autorités aéronautiques étrangères afin d'en venir à une reconnaissance réciproque des normes de conception, de construction et d'entretien des aéronefs et pour faciliter la location et la banalisation des aéronefs. Cette initiative accroîtra l'efficience du programme de réglementation.

Aéroports

Sécurité : Une nouvelle politique sera mise en oeuvre sur la prestation des Services d'intervention d'urgence. Cette politique améliorera le programme de formation à la sécurité et donnera une nouvelle dimension au rôle des pompiers aux aéroports du Canada.

Capacité : Des méthodes novatrices de financement seront étudiées afin de répondre aux besoins de capacité accrue sans compromettre l'objectif de réduction du déficit. Une décision sera prise quant à des installations uniques de prédédouanement américain à Montréal.

Cession : Les négociations en vue de la cession de cinq principaux aéroports à quatre administration locales seront menées à terme. Toutes les propositions de groupes intéressés seront étudiées. Des provisions prévoient le transfert de la responsabilité et des ressources des aéroports de l'Arctique des groupes B et C au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Des transferts semblables au Yukon ont eu lieu en 1990-1991.

Environnement : Les aéroports vont s'occuper pour le compte du Ministère de la localisation, de l'entreposage, du retrait progressif et de la destruction des biphényles polychlorés. Un programme quadrennal sera mis sur pied en 1991-1992.

Surface

Sécurité routière et réglementation automobile : Le règlement en vue d'accroître la sécurité des occupants des véhicules automobiles sera proposé ou adopté sous forme définitive. Un règlement sera en outre rédigé pour assurer que les véhicules automobiles usagés importés des États-Unis en 1992 seront modifiés pour se conformer aux normes canadiennes de sécurité des véhicules automobiles avant d'être immatriculés pour être utilisés sur les routes. Des études sur les possibilités de réductions supplémentaires des émissions des gaz d'échappement et d'évaporation des véhicules automobiles seront achevées et des propositions seront formulées concernant de nouvelles initiatives pour atteindre les objectifs nationaux et internationaux pour la fin des années 1990 et le début du prochain millénaire.

Transport des marchandises dangereuses : Des modifications seront apportées à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, notamment pour intégrer à celui-ci le "livre rouge " (règlement régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer) de l'Office national des transports. Le règlement sera modifié en ce qui concerne le transport et l'emballage des déchets biomédicaux et des substances infectieuses. La vérification des activités menées dans le cadre de l'assurance de la qualité par les fabricants de bouteilles, d'emballages et de conteneurs de taille intermédiaire pour le transport en vrac sera exécutée conformément aux nouveaux règlements. Les évaluations environnementales vont être amorcées.

Sécurité ferroviaire : Les passages à niveau vont continuer d'être un point de haute priorité et le problème de l'empiètement sur l'emprise du chemin de fer sera traité. L'examen et l'évaluation en matière environnementale des projets techniques dans le domaine des chemins de fer vont commencer. Il faudra maintenant préparer des commentaires et s'occuper des recommandations découlant des enquêtes sur les accidents de chemin de fer exécutées par le Bureau de la sécurité des transports (BST).

3. État des initiatives annoncées antérieurement

Voici, par activité, l'état des principales initiatives dont il a été question dans les plans de dépenses antérieurs.

Politiques et coordination

Consommation de drogues et d'alcool : Le 7 novembre 1990, le ministre des Transports a déposé une politique globale sur la consommation de drogues et d'alcool par les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports de compétence fédérale. Une nouvelle législation doit être élborée pour cette démarche à trois volets (sensibilisation obligatoire, accès aux programmes d'aide aux employés et définition du problème). La Loi et le règlement requis seront rédigés en 1991 et, à l'étape de la deuxième lecture, seront soumis à l'étude du Comité permanent des transports.

Environnement : Les contributions au projet de politique et au projet de loi sur l'évaluation environnementale et le Plan vert a été coordonnée et les travaux vont se poursuivre au fur et à mesure que la *Loi sur l'évaluation environnementale* franchira toutes les étapes au Parlement.

Subventions : Les paiements au sociétés d'État ont été réduite considérablement depuis 1989-1990 Voir p. 3-46.

Marine/Garde côtière canadienne :

Contrôle de l'État du port : En 1988, le Canada a conclu un accord avec des administrations d'Europe et des États-Unis afin d'assurer que les navires étrangers sont en état de navigabilité et ne représentent pas un danger pour les travailleurs, les eaux et l'environnement canadiens. Conformément à cet accord, le Canada est tenu de porter à 25 % en 1991 le taux d'inspection des navires étrangers qui mouillent dans les ports du Canada. Il faudra une réaffectation interne des ressources pour atteindre le taux requis d'inspections.

Recherche et sauvetage (navires de type 500) : Deux navires de R et S de type 500 sont en voie de construction; ils remplaceront le NGCC *Ready* et le NGCC *Racer*, cotres intermédiaires de R et S de 29 m actuellement utilisés pour les activités de R et S le long de la côte ouest. Les deux navires de R et S de type 500 sont achevés et ont été livrés. Les essais de réception devraient être achevés en 1991-1992. Le coût estimatif total du projet est de 44 087 000 $. Deux nouveaux navires doivent recevoir le nom "*Gordon Reid*" et "*John Jacobson*".

NGCC *Louis S. Saint-Laurent* : Le NGCC *Louis S. Saint-Laurent* est un brise-glace lourd du golfe de type 1 300; il est le plus grand de la flotte de la Garde côtière canadienne et fournit des services de déglaçage dans l'LArctique au cours de l'été et dans le golfe du Saint-Laurent en hiver Le projet a pour but de moderniser le navire afin d'assurer la conformité aux exigences du programme au cours des 20 prochaines années. En raison de travaux supplémentaires sur la structure d'acier dont la nécessité n'a été découverte qu'après le commencement du projet, le coût estimatif du projet a grimpé à 132 millions de dollars. Les travaux sur le navire ont débuté à la fin d'août 1988 aux chantiers Halifax-Dartmouth Industries Limited et la date d'achèvement prévue a été fixée à juillet 1992.

Programme de surveillance des phares: Le Programme de surveillance des phares (PSP), dont le coût total est estimé à 18,1 millions de dollars, permettra à la Garde Côtière de réduire de 5 millions les dépenses annuelles de fonctionnement et de 155 années-personnes l'effectif des gardiens de phares d'ici 1993. A la date de mars 1990, un total de 154 phares étaient sans gardien. L'effectif des gardiens de phare a été réduit de 128 années-personnes et aucun gardien a été mis à pied sans qu'on lui ait d'abord offert un autre emploi. Les économies réalisées pour l'année 1989-1990 se sont chiffrées à 4,1 millions de dollars.

Hélicoptères légers améliorés : La Garde côtière canadienne prévoit remplacer ses hélicoptères légers monomoteurs par des hélicoptères bimoteurs. Il s'agit d'améliorer la sécurité des opérations menées au-dessus de l'eau. L'aéronef sera polyvalant pour satisfaire aux exigences de mission suivantes: soutien maritime SAR, soutien à la construction et à l'entretien des aides à la navigtion; ravitaillement et entretien des stations; observation des glaces; mesures antipollution; missions de secours; apprivoisement de la flotte; soutien aux autres organismes gouvernementaux et non gouvernementaux.

Aviation

Sécurité aérienne : Des améliorations visant à réorienter les ressources vers les secteurs présentant le plus grand potentiel de dividendes pour la sécurité ont été mises en oeuvre grâce à l'élaboration d'un manuel révisé de vérification et à l'instauration d'un système conçu pour donner aux inspecteurs de meilleurs renseignements sur le choix des aspects à vérifier.

Des programmes visant à accroître la sensibilisation du public en ce qui concerne les rôles et responsabilités au sein du Groupe Aviation et à encourager la participation de l'industrie à des activités dans l'intérêt de la sécurité ont été lancés. Ils sont exécutés par le biais de conférences annuelles sur la sécurité aérienne au Canada et la diffusion de productions vidéo et de publications concernant la sécurité.

Système de navigation aérienne - grands projets de l'État : Le Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada (CASP), qui guidera la mise au point du système canadien de la navigation aérienne jusqu'en l'an 2000 et au-delà, englobe trois grands projets de l'État. Le Programme de modernisation des radars (RAMP), dont le coût estimatif total est de 811 millions de dollars devrait être achevé en 1994. L'Automatisation du système canadien de la circulation aérienne (CAATS), dont le coût estimatif total est de 659 millions de dollars, a été lancé en 1989. Les travaux de conception sont commencés, et le projet devrait être achevé en 1997. Le Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS), dont le coût estimatif total est de 448,3 millions de dollars, va se poursuivre jusqu'à l'an 2002. D'autres détails sur ces projets sont donnés à la section III du Plan des dépenses, Renseignements supplémentaires.

Plan de la flotte opérationnelle : Le Ministère a établi un Plan de la flotte opérationnelle afin de déterminer en détail les besoins opérationnels et les besoins en matière d'aéronefs. La mise en oeuvre du Plan a commencé en 1989 et s'échelonnera sur une période de sept à dix ans.

Aéroports

Sécurité : L'amélioration du système de contrôle des laissez-passer de zones réglementées sera achevée en juin 1991. La nouvelle politique sur la prestation de Services d'intervention d'urgence qui a été annoncée sera éventuellement étendue à tous les exploitants d'aéroports réunissant les critères.

Capacité : Des mesures provisoires ont été mises en oeuvre aux aéroports de Toronto et de Vancouver pour remédier à l'encombrement et réduire les retards. Des Commissions d'évaluation et d'examen en matière environnementale ont été établies aux deux aéroports pour examiner la question de l'accroissement de la capacité côté piste.

Cession des aéroports : Les lettres d'intention ont été signées et les négociations sont en cours en vue de la cession des aéroports de Vancouver, Calgary , Edmonton et Montréal. Des groupes ont fait connaître leur intérêt en ce qui concerne la cession des aéroports de Québec, Windsor, Thunder Bay, Moncton et plusieurs autres. Les négociations ont été menées à bien en ce qui concerne la cession de 50 aéroports des catégories B et C de l'Arctique aux gouvernements du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest.

Surface

Sécurité routière et réglementation automobile : D'autres essais complets d'impact ont été menés au moyen de divers appareils d'essai afin d'évaluer la performance des véhicules dans des collisions latérales. Les constructeur de véhicules tout-terrain (VTT) se conforment maintenant à de nombreuses exigences en matière de sécurité, et un examen de la nécessité d'améliorer l'éclairage des véhicules a été achevé.

Des projets de réglementation ou des règlements définitifs ont été publiés concernant les freins des véhicules lourds, les sorties de secours des autobus scolaires, l'amélioration des ceintures de sécurité pour les véhicules "légers" et le rendement des ceintures de sécurité. De nouveaux règlements ont été publiés pour régir l'importation des véhicules usagés des États-Unis en 1991 et exigeant des normes plus rigoureuses sur les émissions des voitures particulières de modèle 1996. L'industrie automobile a donné son accord volontaire à l'adoption progressive des normes sur les automobiles de modèle 1994.

Transport des marchandises dangereuses : Des consultations ont été tenues avec l'industrie, les provinces et d'autres ministères fédéraux sur des propositions visant à modifier la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et le Cabinet étudiera un mémoire au Cabinet réclamant la rédaction par le ministère de la Justice d'un projet de loi modifiant cette loi.

Sécurité ferroviaire : Le Ministère a commencé à administrer la nouvelle *Loi sur la sécurité ferroviaire*, accordant une importance particulière au programme d'inspection des passages à niveau en 1990-1991, et des inspections détaillées ont été effectuées dans diverses régions du pays afin d'accroître les conditions de sécurité aux points de franchissement d'une voie ferrée par la route.

D. Efficacité du programme

Au cours de l'exercice financier 1990-1991, la Direction de l'évaluation du programme a effectué six évaluations et six études préparatoires. En outre, elle a mené à bien de nombreux projets spéciaux. Six évaluations sont en cours, ainsi que des études préparatoires à trois autres évaluations.

Résultats des évaluations :

Fête aérienne Canada : Cette étude sur la participation du Ministère à la fête aérienne de 1989 à Abbotsford (Colombie-Britannique) a révélé que Transports Canada s'est bien acquitté de son rôle d'organisme responsable, malgré des délais serrés.

Havres et ports publics : Cette évaluation a permis d'élaborer une série de critères de classification des ports, à utiliser pour établir si les décisions du Ministère en matière de politique et d'investissement pour chacun des trois types d'installations de havre et de port public (transport national, développement socio-économique, intérêt particulier) devraient être basées sur les mêmes critères.

Programme d'abandon des embranchements : Cette évaluation a révélé qu'il n'est résulté aucun dommage économique aux collectivités où des abandons se sont produits. Elle a également permis de constater que les embranchements qu'il avait été ordonné de conserver et de subventionner ont finalement dans bien des cas été abandonnés après trois à cinq ans.

Train de banlieue - Participation du gouvernement fédéral à la modernisation du Programme des trains de banlieue de Montréal de 1984-1989 : Cette évaluation a révélé que le financement accordé par le gouvernement fédéral a eu des répercussions positives sur l'amélioration du réseau de trains de banlieue à Montréal.

Protection du milieu marin et nettoyage à la suite des déversements : Cette étude a révélé que les données historiques sur les deeversements marins ne sont pas faisables à cause de données incomplètes.

Programme de réglementation et de sécurité aérienne : Cette étude a révélé que dans l'ensemble, le dossier de sécurité des principaux transporteurs aériens canadiens se compare avantageusement à celui des principaux transporteurs des autres pays. Le niveau de sécurité des principaux transporteurs aériens du Canada s'est amélioré constamment jusqu'en 1985 et resté stable depuis.

Pour améliorer le niveau de sécurité à l'avenir, il faudra des données améliorées pour permettre à Transports Canada de concentrer les ressources restreintes dont il dispose pour la réglementation et les programmes de sécurité sur les entreprises et les secteurs présentant les risques les plus élevés.

Initiatives actuelles

À la suite des études préparatoires achevées plus tôt, des évaluations sont en cours touchant les aspects suivants : les Recherches et le sauvetage en mer, la Recherche et le Développement centralisés, la Sécurité ferroviaire, les Communications externes, les Systèmes de navigation aérienne et les Aides à la navigation et la Navigation de plaisance.

Des études préparatoires ont été entreprises sur trois éléments. Ce sont : la Réforme de la réglementation économique - impact sur la sécurité, les Activités internationales et l'Infrastructure des immobilisations. Il convient de noter que ces études préparatoires ne mèneront peut-être pas toutes à des évaluations de programme.

Section II
Analyse par activité

A. Politiques et coordination

Objectif

Élaborer, recommander et coordonner les programmes et politiques non opérationnels et multimodaux qui permettent au Ministère d'atteindre ses objectifs et fournir les données, les prévisions, les recherches et les services connexes à la direction. Fournir des services de secrétariat aux Ministres et au Sous-ministre.

Description

L'activité de politiques et coordination est chargée des fonctions suivantes : élaborer et coordonner la politique sur les transports, qui comprend les modes de transport maritime, aérien et de surface et les sociétés d'État; fournir des services de secrétariat; faire respecter les lois sur l'accès à l'information, sur la protection des renseignements privés et sur les droits de la personne; planifier et élaborer la politique stratégique à court et à long terme; effectuer les analyses économiques; veiller à la recherche et au développement; gérer l'aide financière pour les systèmes de transport maritime, aérien et de surface, ce qui comprend VIA Rail, les ententes de développement économique et régional (EDER), le programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve, les services de traversiers composés de Marine Atlantique, de services privés et de services provinciaux, la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (ponts Jacques-Cartier et Champlain).

Sommaire des ressources

Cette activité représente environ 40,6 % du total des dépenses nettes de 1991-1992 du Ministère et 1,6 % du total des années-personnes.

Tableau 2-1 : Besoins nets en ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992		Prévu 1990-1991		Différence	
Budgétaire	**$**	**A-P**	**$**	**A-P**	**$**	**A-P**
Politiques et analyses stratégiques	6 860	58	7 881	54	(1 021)	4
Recherche et développement	17 042	51	18 668	46	(1 626)	5
Politique des transports et aide financière	733 294	90	748 712	87	(15 418)	3
Direction et coordination	113 944	116	96 198	119	17 746	(3)
	871 140	**315**	871 459	306	(319)	9
Recettes portées au FRC	**439**		439		-	

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1991-1992 sont inférieurs de 0,3 million de dollars, soit moins de 0,1 %, au montant prévu pour 1990-1991. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants :

En millions de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère

Dépenses de fonctionnement :

- accroissement de dépenses pour des réparations essentielles à l'infrastructure des terminus de traversiers 0,5

Dépenses en capital :

- dépenses en capital : augmentation des frais de dragage de ports et de chenaux pour l'I.-P.-É et la N.-É. 0,9

Subventions et contributions :

- réduction des dépenses en ce qui a trait aux programmes d'amélioration des routes (20 millions de dollars), au code de sécurité à l'intention des transporteurs routiers (1,9 million de dollars), au camionnage dans l'Ouest (0,4 million de dollars), à la Borden Mercantile Co. (0,2 million de dollars), aux ententes de développement économique et régional (EDER) (6,5 millions de dollars); compensée par l'augmentation des dépenses relatives au transport maritime en Colombie-Britannique (0,9 million de dollars), l'entente de coopération de l'I.-P.-É (1,3 million de dollars), l'autoroute 13 (1,5 million de dollars), la route transcanadienne (16,8 millions de dollars), les services de traversier et de transport côtier des marchandises (1,3 million de dollars), la location de wagons-trémies (1,6 million de dollars) et le pont Victoria (0,1 million de dollars) (5,5)

Budgétaire - Sociétés d'État

- augmentation des paiements à faire à la Société canadienne des ports (12,3 millions de dollars), à Marine Atlantique (7,8 millions de dollars), à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (1,4 million de dollars) et aux ponts Jacques-Cartier et Champlain (2,9 millions de dollars); compensée en partie par la réduction des paiements à faire à VIA Rail (20,6 millions de dollars). 3,8

Explication des prévisions pour 1990-1991 : Les prévisions budgétaires pour 1990-1991 sont inférieures de 12,5 millions de dollars ou de 1,4 % aux 883,9 millions de dollars indiqués dans le budget principal de 1990-1991. Les principales causes de cette différence sont les suivantes :

Budgétaire - Activités du Ministère

En millions de dollars

Dépenses de fonctionnement/dépenses en capital :

- diminution des dépenses en capital, compensée par l'augmentation des dépenses en ce qui a trait aux salaires et traitements 0,3

En millions de dollars

Subventions et contributions :

- réduction des dépenses au chapitre des ententes de développement économique et régional (EDER) (12,5 millions de dollars), de l'autoroute 13 (1,5 million de dollars), de la location des wagons-trémies (1,6 million de dollars) et des services de traversier et de transport côtier des marchandises (0,2 million de dollars), de l'accord de coopération de l'I-P.-É. (1,3 million de dollars) et de l'accord sur la route transcanadienne (0,8 million de dollars); compensée par l'augmentation des dépenses relatives aux programmes d'amélioration des routes (6,5 millions de dollars), au code de sécurité à l'intention des transporteurs routiers (1,9 million de dollars), au camionnage dans l'Ouest (OTG) (0,4 million de dollars), à la Borden Mercantile Co. Ltd. (0,2 million de dollars). (8,9)

Budgétaire - Sociétés d'État

- **Ponts Jacques-Cartier et Champlain** : augmentation des dépenses en raison d'un important projet d'entretien. 2,0
- **Société canadienne des ports** : captage de poussière, projets de chauffage à entreprendre à Churchill au printemps de 1991 seulement; (3,4)
- **VIA Rail** - réserve bloquée par le Conseil du Trésor (2,5)

Tableau 2-2 : Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1991-1992

(en milliers de dollars)

	Dépenses					Recettes et recouvrements	Besoins nets en ressources
	Fonctionnement	Capital	Subventions et contributions	Sociétés d'État	Total		
Budgétaire							
Politiques et analyses stratégiques	6 860	-	-	-	6 860		6 860
Recherche et développement	16 992	-	50	-	17 042		17 042
Politiques des transports et aide financière	9 310	1 230	166 287	556 467	733 294		733 294
Direction et coordination	12 220	339	4 760	96 625	113 944		113 944
	45 382	1 569	171 097	653 092	871 140		871 140

Examen des résultats financiers

Tableau 2-3 : Résultats financiers de 1989-1990

(en milliers de dollars)

	1989-1990					
	Actual		Budget		Difference	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Politiques et analyses stratégiques	9 460	57	5 615	43	3 845	14
Recherche et développement	18 266	52	19 477	51	(1 211)	1
Politiques des transports et aide financière	973 687	94	1 030 028	88	(56 341)	6
Direction et coordination	90 409	106	79 349	115	11 060	(9)
	1 091 822	309	1 134 469	297	(42 647)	12
Non-budgétaire						
Politiques des transports et aide financière	17 260		17 260		-	-
	1 109 082	309	1 151 729	297	(42 647)	12

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont été de 42,6 millions de dollars ou 3,8 % inférieurs à ceux qui étaient prévus dans le budget principal de 1989-1990. En voici les causes principales :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Dépenses de fonctionnement :	
• Augmentation des coûts salariaux (1,8 million de dollars) et du lancement de la recherche et du développement de base (3,8 millions de dollars); compensée par la baisse d'autres dépenses de fonctionnement (1,0 million de dollars)	4,7
Dépenses en capital :	
• 17,4 millions de dollars pour la construction d'un traversier pour les services de traversiers I.-P.-É. - N.-É. transférés à l'activité marine en 1989-1990	(17,5)
Subventions et contributions :	
• diminution des dépenses au chapitre des ententes de développement économique et régional (EDER) (0,9 million de dollars), en raison de retards de lancement, de l'autoroute 13, Mirabel/Dorval (10,0 millions de dollars), du code de sécurité à l'intention des transporteurs routiers (2,4 millions de dollars), du fret des services de traversier et de transport côtier (1,2 million de dollars), du transport du fret à Terre-Neuve (5,9 millions de dollars), du programme de remise en état d'embranchements dans les Prairies (0,3 million de dollars), de la location de wagons-trémies (2,7 millions de dollars), du transport maritime en Colombie-Britannique (0,2 million de dollars), des suppléments de retraite de Terre-Neuve (0,3 million de dollars), de la caisse de prévoyance de l'I.-P.-É. (0,1 million de dollars) et des programmes d'amélioration des routes (9,7 millions de dollars), compensée par une augmentation des dépenses relatives à la compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve (1,0 million de dollars), à l'accord de coopération avec l'I.-P.-É. (2,0 millions de dollars), à l'ARTC (0,1 million de dollars) et au pont Victoria (0,3 million de dollars)	(30,3)
Budgétaire - Sociétés d'État :	
• **Marine Atlantique S.C.C.** : augmentation des dépenses en raison du programme d'immobilisations et augmentation des recettes d'exploitation.	12,0
• **VIA Rail** : conversion du matériel roulant à l'électricité retardée, donnant lieu à des excédents de fonds	(19,9)
• **Société canadienne des ports** : captage de poussière à Churchill et acquisition de la propriété Hammerson à St. John's	5,1

- **Ponts Jacques-Cartier et Champlain** : entreprise d'un important programme d'entretien 3,3

Données sur le rendement et justification des ressources

Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité

Les résultats de programme suivants comptent pour la plupart des ressources humaines et financières consacrées à l'activité. On trouve sous les rubriques des sous-activités suivantes des mesures qui évaluent le degré de réussite. Les résultats prévus de l'application des ressources de l'activité politiques et coordination comprennent :

- la mise en oeuvre opportune des plans d'entreprise, de la politique et de la législation;
- l'aide financière opportune qui permet d'apporter des améliorations de productivité dans le secteur du transport, et
- le financement bien contrôlé et géré des services de transport de voyageurs par chemin de fer, de transport de grain et de transport côtier et par traversier, des systèmes de développement économique, de la sécurité routière et de l'efficacité du trafic et sélection d'autres intérêts reliés au transport.

Les principales variables qui touchent les ressources attribuées à l'Activité, les résultats attendus ou les deux comprennent :

- le paiement à temps des subventions et contributions qui dépendent de l'observation par le bénéficiaire des conditions prescrites, et
- les directives des ministres.

Politiques et analyses stratégiques

Le tableau 2-4 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières pour cette sous-activité.

Tableau 2-4 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	**6 860**	7 876	9 357	5 999	7 619
Recettes	**-**	-	-	-	-
	6 860	7 876	9 357	5 999	7 619
Dépenses en capital	**-**	5	103	136	100
Subventions et contributions	**-**	-	-	10	53
	6 860	7 881	9 460	6 145	7 772
Années-personnes	**58**	54	57	60	69

Les ressources consacrées à cette sous-activité visent la détermination et l'analyse des points d'intêret à court et à long terme au chapitre des transports ainsi que la prestation de recherches, de statistiques et de prévisions dans le domaine économique et d'autres données requises pour les stratégies, l'évaluation de la politique opérationnelle et le processus décisionnel.

Près de 40 projets de recherche sont entrepris chaque année en égard aux besoins opérationnels et de planification. De même, 35 analyses de données sont effectuées, en moyenne, par année relativement aux mouvements de transport, à l'échelle internationale et nationale et par emplacement.

La fluctuation des dépenses enregistrée dans cette sous-activité est directement reliée au projet d'étude sur la consommation de drogues et d'alcool, lequel fait partie de cette composante.

Pour évaluer les résultats, on se fonde principalement sur les commentaires fournis par les groupes opérationnels et d'usagers ainsi que sur la qualité des conseils d'orientation et l'efficacité de l'exécution des programmes.

Recherche et développement

Le tableau 2-5 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-5 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	**16 992**	17 437	16 977	17 279	15 480
(Recettes)	**-**	-	-	-	-
Dépenses de fonctionnement nettes	**16 992**	17 437	16 977	17 279	15 480
Dépenses en capital	**-**	-	98	139	100
Subventions et contributions	**50**	1 231	1 191	2 495	1 334
	17 042	18 668	18 266	19 913	16 914
Années-personnes	**51**	46	52	59	62

Dans le domaine de la recherche et du développement, le Ministère s'efforce de répondre aux besoins d'innovations techniques du Ministère et du secteur des transports. Les objectifs stratégiques du programme sont d'augmenter la sûreté et la sécurité du transport, d'améliorer l'efficacité des activités de Transports Canada, d'augmenter la productivité et la compétitivité du secteur des transports au Canada, et de rendre équitables et accessibles les services de transport.

Le programme de recherche et développement vise à découvrir des innovations techniques qui permettront au Ministère de relever les défis de l'avenir. Environ 9 millions de dollars sont injectés chaque année dans ce programme.

De par leur nature, les travaux de recherche et de développement produisent des résultats à long terme. Par conséquent, l'évaluation des résultats ne peut être faite immédiatement. Cependant, les résultats peuvent être mesurés par le taux de succès des applications, des produits et de la mise en oeuvre des techniques, les innovations véritablement utilisées, les applications secondaires dans l'industrie et la reconnaissance professionnelle (récompenses, brevets, citations).

Politiques des transports et aide financière

Le tableau 2-6 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-6 : Dépenses nettes

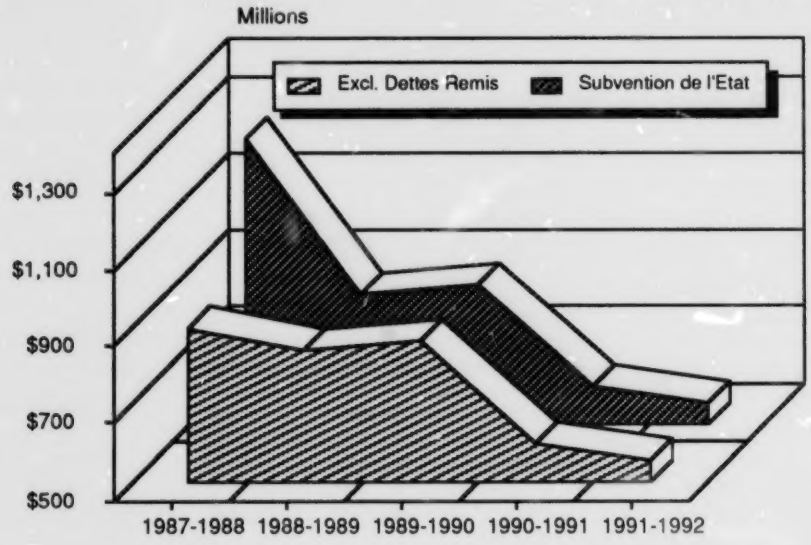
(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	**9 310**	8 379	7 898	8 790	8 181
Recettes	**-**	-	-	-	-
	9 310	8 379	7 898	8 790	8 181
Dépenses en capital	**1 230**	486	562	568	532
Subventions et contributions	**166 287**	170 510	178 556	264 427	230 229
	176 827	179 375	187 016	273 785	238 942
Paiements aux sociétés d'État					
Marine Atlantique	**144 558**	136 800	265 467	126 481	455 162
Coast Ferries	**-**	-	-	-	75
VIA Rail	**411 900**	432 500	521 121	607 438	604 438
Chemins de fer nationaux	**9**	37	83	113	19 453
Total des Sociétés d'Etat	**556 467**	569 337	786 671	734 032	1 079 128
Total budgétaire	**733 294**	748 712	973 687	1 007 817	1 318 070
Non-budgétaire					
Société du port de St. John's	**-**	-	-	1 000	1 000
Société du port de Prince Rupert	**-**	-	17 260	-	-
Total non budgétaire	**-**	-	17 260	1 000	1 000
	733 294	748 712	990 947	1 008 817	1 319 070
Années-personnes	**90**	87	94	101	111

En 1991-1992, on s'attend à ce que les ressources de cette sous-activité soient distribuées comme suit : 75,8 % aux sociétés d'État, 15,9 % aux subventions et contributions à l'appui des objectifs de transport et 8,3 % aux frais généraux administratifs, au contrôle et à la coordination.

Les résultats du programme de l'Air sont mesurés par le nombre de consultations internationales et bilatérales avec les É.-U. (environ 11 par année) et le nombre d'accords négociés (environ 4 par année). Dans le Groupe Marine, la demande d'ententes de subvention (environ 14 par année) et de projets d'immobilisations ou de réparations importantes (de 1989-1990 à 1991-1992, le nombre de projets a augmenté de 8 par année, et il est actuellement estimé à 22 par année) est mesurée par l'à-propos des négociations et des présentations. Les décisions de principe concernant le Groupe Surface visent à réduire le fardeau de la réglementation, les interventions gouvernementales et, en général, à rendre les industries du transport ferroviaire et routier plus ouvertes, efficaces, innovatrices et compétitives. Les résultats sont mesurés par le nombre de documents de base nécessaires et les présentations au Gouverneur en conseil.

Le tableau 2-7 montre la baisse constante des paiements aux sociétés d'État. La remise d'une dette de 327 600 000 $ (en dollars de 1987-1988) à Marine Atlantique en 1987-1988 a été enlevée pour mieux montrer la tendance. Cette remise de dette et quelques autres qui paraissent dans la sous-activité Direction et coordination avaient toutes été radiées des comptes du Canada auparavant. Voir aussi p. 3-48.

Tableau 2-7 : Palements aux Sociétés d'État



Direction et coordination

Le tableau 2-8 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières, par cette sous-activité.

Tableau 2-8 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	**12 220**	11 237	12 792	9 034	6 787
Recettes	**-**	-	-	-	-
	12 220	11 237	12 792	9 034	6 787
Dépenses en capital	**339**	201	207	536	500
Subventions et contributions	**4,760**	4,810	4,509	4,739	8,200
	17 319	16 248	17 508	14 309	15 487
Paiements aux sociétés d'État					
Place du havre canadienne	**-**	-	-	-	2 000
Société canadienne des ports	**32 350**	20 020	32 053	2 775	19 985
AVMSL[1]	**28 700**	27 300	26 900	25 400	649 450
SPJCC[2]	**35 575**	32 630	13 948	8,783	65 981
Société du port de Montréal	**-**	-	-	-	132 995
Société du port de Vancouver	**-**	-	-	-	76 494
Société du port de Saint-Jean	**-**	-	-	-	37 768
Société du port de Prince Rupert	**-**	-	-	-	27 085
Société du port de Halifax	**-**	-	-	-	25 556
Total des Sociétés d'Etat	**96 625**	79 950	72 901	36 958	1 037 314*
	113 944	96 198	90 409	51 267	1 052 801
Années-personnes	**116**	119	106	135	108

* Y inclus 1 021,9 millions de dollars de dettes remises pour de sociétés d'État et d'autres sociétés.

1. Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
2. Société les ponts Jacques-Cartier et Champlain

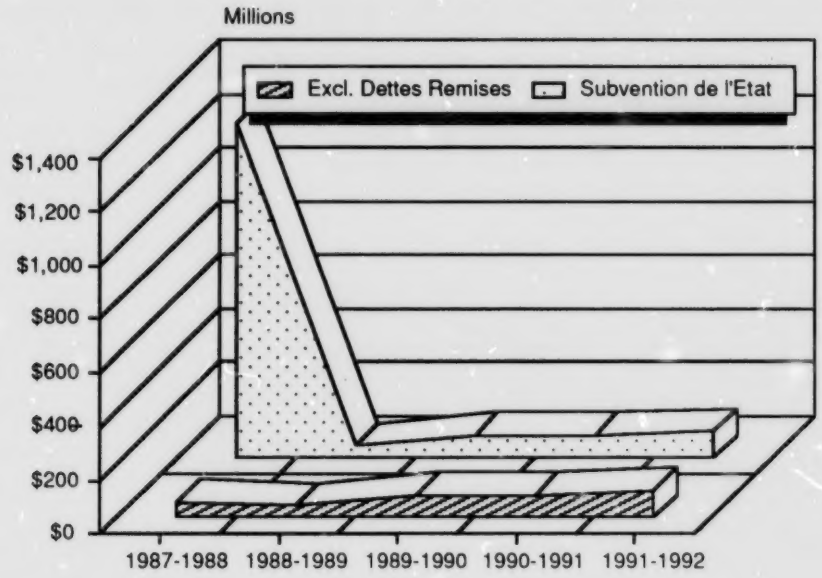
Les ressources allouées à l'élément direction de cette sous-activité en terme d'années-personnes et de salaires servent essentiellement à planifier, administrer et contrôler toute l'activité et à fournir un point de coordination régional global.

Les ressources de l'élément coordination sont consacrées à l'administration des cycles de planification des sociétés d'État, à la coordination des documents du Cabinet et aux mesures résultant de politiques nouvelles. En outre, cet élément coordonne les relations du Ministère avec d'autres gouvernements nationaux, d'autres ministères fédéraux, provinciaux et territoriaux et avec tous les secteurs de l'industrie.

Le rendement est établi en fonction du nombre de documents traités (environ 1 200 documents et notes d'information du Cabinet) et du dépôt, en temps voulu, des plans généraux et des documents afférents (100 plans généraux et rapports annuels déposés une fois l'an).

Le tableau 2-9 illustre la réduction progressive des paiements à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent pour la remise en état du Canal de Welland, programme qui doit être remplacé par un programme d'entretien annuel de la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain. Voir également la page 3-46 . Une dette approximative de 1 021,9 millions de dollars (en dollars 1987-1988) de certaines sociétés d'État et de certains ports a été remise. Une explication est fournie à la page 2-8 à ce propos.

Tableau 2-9 : Paiements à des sociétés d'État



B. Marine/Garde côtière canadienne

Objectif

Veiller à la prestation de politiques et de programmes opérationnels visant les usagers du transport maritime, afin de contribuer à des activités maritimes sûres, efficaces et économiques ainsi qu'à la protection de la qualité du milieu marin dans les eaux relevant du gouvernement du Canada et, le cas échéant, élaborer, faire fonctionner et entretenir des éléments précis du système de transport maritime.

Description

Les activités de la Marine et de la Garde côtière canadienne comportent les sous-activités suivantes :

Systèmes de navigation maritime : ces systèmes comprennent des aides à la navigation de courte portée (bouées et aides à terre, notamment des phares et des racons) qui aident les navigateurs à déterminer leur position par rapport à la terre et aux dangers cachés et d'aides à la navigation de longue portée (le Loran C et les radiophares) qui permettent la navigation longue distance et la détermination de la position. Le développement, l'entretien et la protection des voies navigables consistent en l'établissement, l'entretien et la protection des voies navigables améliorées selon des paramètres établis, au moyen de la construction d'ouvrages directeurs, c.à-d. la prévention de l'envasement, le sondage du chenal, le dragage, la protection des rives, l'entretien et l'exploitation du canal de Canso, l'approbation d'ouvrages et l'enlèvement et l'aliénation d'épaves ; les services du trafic maritime contribuent à la sécurité et à la rapidité du trafic maritime, au moyen de la gestion du trafic, de la prestation de conseils et d'instructions aux navigateurs, et de la vérification des navires qui entrent dans les eaux canadiennes afin de déceler les défectuosités et les déficiences, vérification qui s'effectue, par l'intermédiaire du Système de trafic de l'Est du Canada (ECAREG), du Système de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG) et du Système de trafic de l'Ouest du Canada (WESTREG). Les stations radio de la Garde côtière (SRGC), par l'intermédiaire d'un réseau de stations radio dotées de personnel ou télécommandées offrant un service de communications en cas de détresse et un service de communications de sécurité. Ce service peut diffuser des bulletins météorologiques, des renseignements visant à assurer la sécurité de la navigation et des renseignements sur l'état des glaces. Les SRGC assurent aussi un service de correspondance publique et un service de communications au commandement et au contrôle de la Flotte de la Garde côtière canadienne. Enfin, cette sous-activité assure la prestation de renseignements sur la sécurité maritime au moyen de diverses publications.

Déglaçage et opérations dans l'Arctique : cette sous-activité comprend l'aide au passage des navires dans les eaux encombrées de glace (ce qui comprend l'escorte des navires et le déglaçage de ports sur demande afin de faciliter les mouvements des cargos et des navires de pêche) ; la gestion des glaces (surveillance et contrôle du mouvement des glaces sur le fleuve Saint-Laurent en aval de Montréal afin d'éviter les dommages aux propriétés menacées d'inondation ou la perte de celles-ci) ; la coordination du ravitaillement annuel de l'Est de l'Arctique (approvisionnement des collectivités isolées du Nord et des installations de défense en vivres, matériaux, carburant et équipement) ; le soutien aux autres ministères et organismes gouvernementaux (le plus important de ces services est l'affrètement du NGCC John Cabot par Téléglobe Marine Inc. et la prestation de services d'hélicoptères au ministère de l'Environnement).

Réglementation maritime : cette sous-activité comprend les services de la Direction de la sécurité des navires (administration et application des règlements relatifs à la sécurité des navires et de la pollution causée par les navires et administration du programme d'hygiène et de sécurité au travail dans l'industrie maritime) ; un autre organisme, les Urgences de la GCC s'occupe du nettoyage de la pollution causée par les navires et notamment de fournir des ressources.

Recherche et sauvetage maritimes : cette sous-activité comprend les opérations de recherche et de sauvetage (unités spécialisées de recherche et sauvetage et services connexes, réalisées de concert avec le ministère de la Défense nationale) ; recherche et sauvetage, prévention (promotion de la sécurité en embarcation au moyen de programmes d'information visant à sensibiliser le public à certains aspects de la sécurité) ; le service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (organisme composé de bénévoles qui se joint aux opérations de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne, qui dispose de ressources de recherche et de sauvetage et qui participe aux programmes de sécurité en embarcation).

Havres et ports publics : cette sous-activité comprend l'entretien, l'administration et l'aménagement de 526 ports et havres publics à l'appui du transport maritime commercial. Les moins importants de ces ports connaissent un trafic limité et n'existent que pour permettre l'accès aux collectivités isolées. Les plus importants sont en revanche très actifs et leur appui aux industries locales a une incidence considérable . Ces ports ne sont pas financièrement autonomes en tant que réseau et Transports Canada les administre à titre de ports publics.

Direction et administration : cette sous-activité a pour fonction de formuler des buts, des objectifs, des priorités et des mesures de reddition de comptes pour l'ensemble de la sous-activité ; d'administrer des programmes de recherche et de développement, d'offrir des services de gestion des ressources, d'établir des projets spéciaux et d'assurer la coordination tant à l'Administration centrale que dans les Régions.

Sociétés d'État et autres corporations : d'autres activités sont également visées; elles sont menées par l'intermédiaire de sociétés d'État et d'autres organismes, et comprennent notamment les services de pilotage en eaux canadiennes, l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des ports de neuf commissions de port et l'exploitation du *N.M. Arctic* par la compagnie de navigation Canarctic Limitée.

Sommaires des ressources

Les activités de la Marine et de la Garde côtière canadienne constituent environ 30,9 % du total net des dépenses du Ministère et 29,6 % du total d'années-personnes pour 1991-1992.

Tableau 2-10 : Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992		Prévu 1990-1991		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Systèmes de navigation maritime	**362 558**	**3 283**	347 599	3 237	14 959	46
Déglaçage et opérations dans l'Arctique	**130 563**	**1 043**	127 187	1 069	3 376	(26)
Réglementation maritime	**45 272**	**523**	47,017	500	(1 745)	23
Recherche et sauvetage maritimes	**73 633**	**875**	86 518	960	(12 885)	(85)
Havres et ports publics	**62 180**	**90**	69 146	90	(6 966)	-
Direction et administration	**12 950**	**145**	11 238	141	1 712	2
La compagnie de navigation Canarctic Limitée	**6 672**	**-**	7 763	-	(1 091)	-
Services de pilotage	**-**	**-**	3 100	-	(3 100)	-
Ressources qui ne seront pas utilisées	**(30,000)**	**-**	-	-	(30 000)	-
Dépenses totales	**663 828**	**5 957**	699 568	5 997	(35 740)	(40)
Recettes portées au FRC	**26 440**		26 800		(360)	

* Le Ministère effectuera d'autres réductions de dépenses pendant l'année. Prévues à l'origine pour le groupe Marine, elles s'étendront à l'échelle du Ministère.

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1991-1992 sont inférieurs de 35,7 millions de dollars, soit de 5,1%, aux prévisions de dépenses de 1990-1991. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Dépenses de fonctionnement :	
• accroissement des besoins en années-personnes et déficits au chapitre des salaires moyens et de paiements rétroactifs de traitement pour 1990-1991 seulement, partiellement compensés par une hausse des salaires et des traitements pour 1991-1992.	(0,7)
• amélioration des régimes d'avantages sociaux des employés.	3,7
• ajustement en raison de l'élimination de la taxe de vente fédérale	(5,5)
• transfert des ressources en vertu de la nouvelle politique de comptabilité des immobilisations	(2,6)
• divers autres ajustements	(0,8)
• non-utilisation prévue à déterminer au cours de l'année financière	(30,0)
Dépenses en capital :	
• modifications dans l'encaisse et report de projets en raison de l'insuffisance de fonds, par ex. la construction du traversier Northumberland et des terminaux correspondants ; les installations de traversiers entre l'île Pelée et le continent ; le remplacement des simulateurs maritimes.	4,3
Subventions et contributions	
• diminution des besoins du SACSM pour 1990-1991 seulement	0,1
Budgétaire - Sociétés d'État et autres organismes	
• diminution des besoins de la compagnie de navigation Canarctic Limitée	(1,1)
• accroissement de l'autosuffisance financière pour les administrations de pilotage	(3,1)

Explication des prévisions de 1990-1991 : Les prévisions de 1990-1991 sont inférieures de 22,8 millions de dollars, soit de 3,2%, au Budget principal de 722,3 millions de 1990-1991. Cet écart est attribuable aux points principaux suivants :

En millions de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère

Dépenses de fonctionnement :

- réaffectation des années-personnes et des salaires et traitements afférents, combinée à des paiements de parité salariale et à des hausses de traitement rétroactives 27,0
- accroissement des coûts attribuables au radoub de navires, aux frais de déplacement et d'électricité 2,1
- transfert de capitaux associés à la nouvelle politique de comptabilité des immobilisations 17,3
- accroissement des coûts lié au carburant (5,8 millions) partiellement compensé par une réduction imposée de volume (3,9 millions) 1,9
- divers autres changements (2,9)
- réduction de 2% imposée par le gouvernement (4,6)

Dépenses en capital :

- réaffectation à d'autres activités due aux changements dans les mouvements de trésorerie et les projets reportés i.e. construction du traversier Northumberland et des quais (37,0)
- transfert à des dépenses de fonctionnement liées à la nouvelle politique de comptabilité des immobilisations (17,3)
- réduction de 2% imposée par le gouvernement (14,0)

Subventions et contributions :

- diminution des besoins du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (0,1)

Budgétaire - Sociétés d'État et autres organismes

- accroissement des besoins de la compagnie de navigation Canarctic Limitée 1,7
- accroissement des besoins en services de pilotage 3,1

Tableau 2-11 : Dépenses et recettes estimées de l'Activité en 1991-1992

(en milliers de dollars)

	Dépenses					Recettes et recouvrements	Besoins nets en ressources
	Fonctionnement	Capital	Subventions et contributions	Sociétés d'État	Total		
Systèmes de navigation maritime	280 083	83 791	90	-	363 964	(1 406)	362 558
Déglaçage et opérations dans l'Arctique	113 840	30 309	-	-	144 149	(13 586)	130 563
Réglementation maritime	40 150	5 129	14	-	45 293	(21)	45 272
Recherche et sauvetage maritimes	66 686	5 228	1 750	-	73 664	(31)	73 633
Havres et ports publics	33 156	29 019	5	-	62 180	-	62 180
Direction et administration	10 632	2 318	-	-	12 950	-	12 950
La compagnie de navigation Canartic Limitée	-	-	-	6 672	6 672	-	6 672
Services de pilotage	-	-	-	-	-	-	-
Inutilisation prévue	(30 000)	-	-	-	(30 000)	-	(30 000)
	514 547	155 794	1 859	6 672	678 872	(15 044)	663 828

Ressources en capital de l'Activité

Le tableau 2-12 donne un aperçu des besoins et des dépenses en capital pour l'Activité, ventilés selon les éléments pertinents du plan d'investissement du Ministère. Pour plus de renseignements sur les programmes d'investissement de l'Activité, voir les analyses des sous-activités qui commencent à la page 2-18 et la discussion générale du programme d'immobilisations qui commence à la page 3-4 de la section III.

Tableau 2-12 : Programme d'immobilisations selon les éléments du plan d'investissement

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989
Plan d'investissement de la flotte	46 971	51 136	99 864	63 885
Plan de gestion des biens de Havres et Ports publics	29 019	38 487	34 958	39 072
Autre plan d'investissement à long terme de la Garde côtière	79 804	61 915	76 861	73, 709
	155 794	151 538	211 683	176 666

Examen des résultats financiers

Tableau 2-13 : Résultats financiers de 1989-1990

(en millions de dollars)

	1989-1990					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Systèmes de navigation maritime	325 009	3 254	313 473	3 295	11 536	(41)
Déglaçage et opérations dans l'Arctique	147 507	946	153 973	1 143	(6 466)	(197)
Réglementation maritime	44 087	478	31,626	475	12 461	3
Recherche et sauvetage maritimes	101 944	935	98 648	950	3 296	(15)
Havres et ports publics	68 394	90	88 922	88	(20 528)	2
Direction et administration	13 636	159	9 902	111	3 734	48
La compagnie de navigation Canartic Limitée	7 740	-	4 806	-	2 934	-
Services de pilotage	1 673	-	-	-	1 673	-
Dépenses totales	709 990	5 862	701 350	6 062	8 640	(200)
Inutilisation prévue en capital			(100 000)		100 000	
	709 990	5 862	601 350	6 062	108 640	(200)
Recettes portés au FRC	26 828		24 676		2 152	

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont été supérieurs d'environ 108,6 millions de dollars, soit 18,1%, au Budget principal, ce qui est attribuable à ce qui suit :

Budgétaire - Activités du Ministère — En millions de dollars

Dépenses de fonctionnement :

- diminution des salaires découlant de l'adoption de la moyenne des salaires, en partie compensée par le gel des années-personnes et la grève des équipages de navires — 5,5
- économies de carburant résultant d'un volume plus faible et d'une variation favorable des prix — (6,0)
- coût accru des voyages, de l'électricité, des matériaux et fournitures et des services professionnels et spéciaux résultant d'augmentations — 7,7
- économies dans le dragage et la réparation de quais — (5,5)
- diminution des recettes résultant du retard dans la mise en oeuvre du recouvrement des coûts des aides à la navigation (5,0 m $) recouvrements diminués de Pêches et Océans (1,0 m $), plus petit volume de cargaison pour le ravitaillement de l'Est de l'Arctique (1,3 m $) et autre réductions diverses (0,1 m $) — 7,4

En millions de dollars

Dépenses en capital :

- remplacement pendant l'année d'une réaffectation du capital résultant de la décision d'appliquer temporairement la réduction par le gouvernement au Programme de la marine au moment de la préparation du Budget des dépenses 100.0
- changements dans les mouvements de trésorerie et le début des projets (3.9)

Subventions et contributions :

- la remise à plus tard du projet du pont Laviolette a réduit le recours au Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (1.2)

Budgétaire - Sociétés d'État et autres organismes

- besoins accrus de la compagnie de navigation Canartic Limitée 2.9
- déficit de l'Administration de pilotage des Laurentides 1.7

Données sur le rendement et justification des ressources

Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité

Les résultats suivants du programme représentent la majeure partie des ressources humaines et financières affectées à l'Activité. Des mesures évaluant les niveaux de réalisation sont données sous les postes de sous-activité ci-dessous. Les résultats attendus de l'utilisation des ressources de l'Activité Marine sont les suivants:

- la navigation sans entrave et le mouvement rapide des navires, dans les glaces au besoin, dans des conditions de risque acceptable;
- la réduction des risques et des pertes de vie;
- la protection de l'environnement et des biens;
- l'appui en toute rentabilité du commerce maritime à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada.

Les principales variables qui influent soit sur les ressources affectées à l'Activité, les résultats attendus, ou les deux sont les suivants :

- les conditions météorologiques (glaces) défavorables ou favorables;
- les taux internationaux de change et d'intérêt, y compris les variations dans le coût de la vie;
- le trafic des navires, y compris les embarcations de commerce, de pêche et de plaisance.
- les incidents de Recherche et de sauvetage maritimes.

Systèmes de navigation maritime

Le tableau 2-14 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

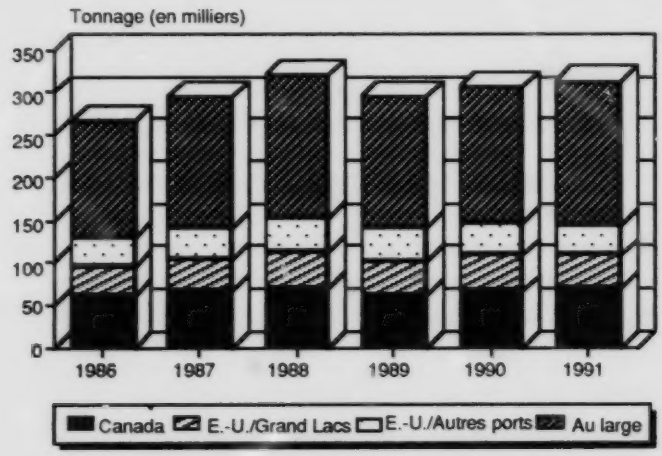
Tableau 2-14 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses brutes de fonctionnement	**280 083**	279 224	242 824	225 490	224 910
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)	**(1 406)**	(873)	(345)	(700)	(757)
	278 677	278 351	242 479	224 790	224 153
Dépenses en capital	**83 791**	69 158	81 861	96 386	80 382
Subventions et contributions	**90**	90	669	1 403	6 077
	362 558	347 599	325 009	322 579	310 612
Recettes portées au FRC	**3 320**	3 490	4 309	4 391	4 334
Années-personnes	**3 283**	3 237	3 254	3 303	3 416

La sous-activité des Systèmes de navigation maritime est chargée de la fourniture, de l'exploitation et de l'entretien d'un réseau national de navigation maritime dont l'objet est de contribuer au mouvement sûr, efficient et rentable des navires dans les eaux canadiennes et les eaux internationales désignées.

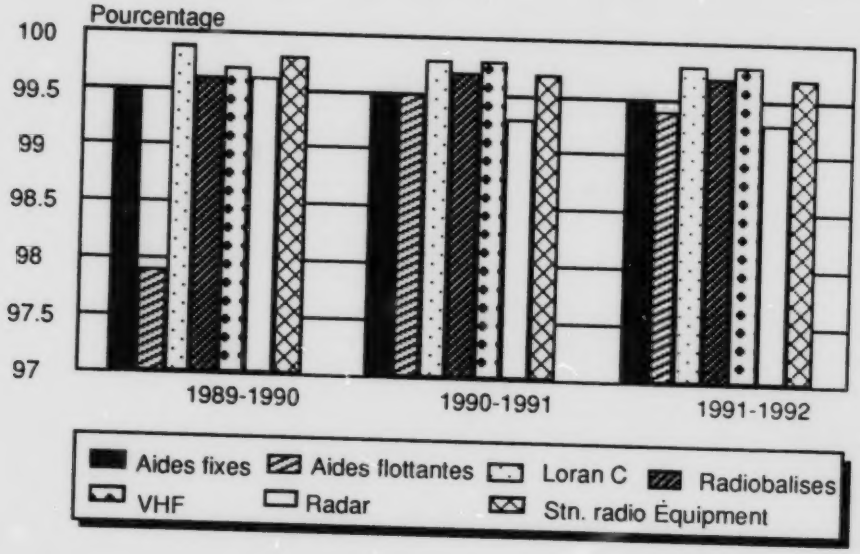
Les ressources du programme sont utilisées pour entretenir environ 20 700 aides à la navigation fixes et flottantes, dont le nombre est demeuré à peu près constant au cours des dernières années, et 70 radiobalises dont le nombre a été réduit en 1985 de 135 qu'il était en vertu du plan d'entretien des radiobalises dans le cadre du programme de restrictions budgétaires du gouvernement. En outre, bien que le nombre de stations radio se soit accru de 152 à 170, les coûts ont été réduits grâce à l'adoption de la commande à distance de certaines stations, réduisant ainsi le nombre d'années-personnes requises.

Tableau 2-15 : Total des volumes de trafic maritime



Le tableau 2-15 montre le volume de trafic de marchandises transporté sur le réseau de navigation maritime canadien. En outre, le tableau 2-16 montre le pourcentage du temps de fonctionnement du matériel. Tout le matériel a été disponible plus de 99% du temps, à l'exception des aides flottantes à la navigation durant 1989-1990, dont la disponibilité a été touchée directement par la grève des équipages de navire.

Tableau 2-16 : Pourcentage du temps de disponibilité du matériel



Déglaçage et opérations dans l'Arctique

Le tableau 2-17 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sousactivité.

Tableau 2-17 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses brutes de fonctionnement	**113 840**	120 941	105 225	98 426	99 051
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)	**(13 586)**	(13 886)	(12 236)	(10 654)	(11 313)
	100 254	107 055	92 989	87 772	87 738
Dépenses en capital	**30 309**	20 132	54 518	27 296	13 854
Subventions et contributions	**-**	-	-	-	-
	130 563	127 187	147 507	115 068	101 592
Recettes portées au FRC	**7 596**	7 646	7 607	8 440	11 044
Années-personnes	**1 043**	1 069	946	1 122	1 043

La sous-activité Déglaçage et opérations dans l'Arctique doit fournir, exploiter et entretenir des navires, installations et services de déglaçage pour assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation dans des eaux encombrées de glace, de manière à appuyer des activités reliées à la navigation maritime et aider à réaliser d'autres objectifs gouvernementaux, notamment le maintien de la souveraineté dans l'Arctique canadien, et réduire l'importance des inondations causées par des embâcles de glace en amont du Saint-Laurent.

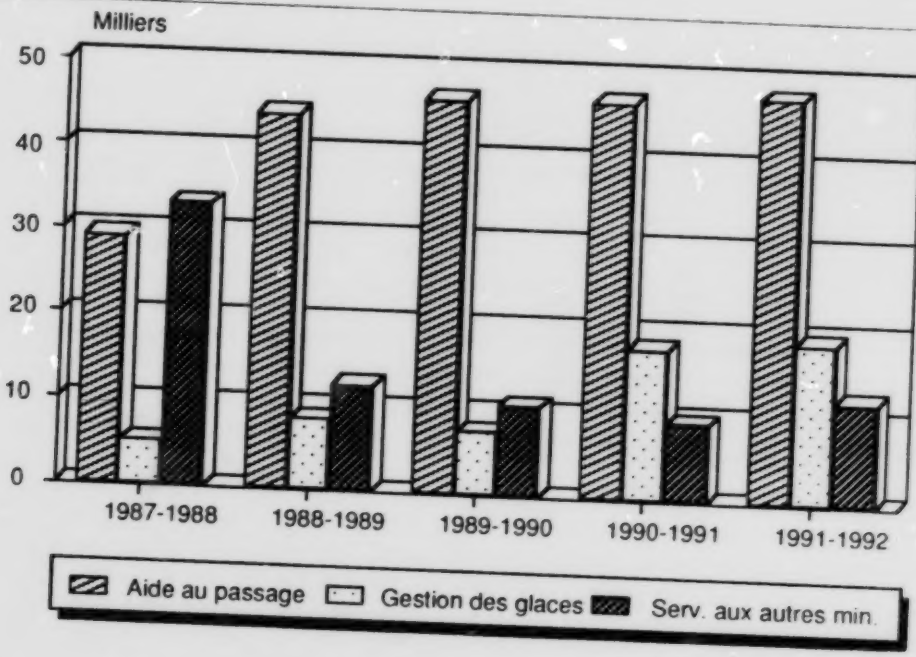
Sept brise-glace lourds sont utilisés. À ces unités s'ajoutent les navires affectés à l'aide à la navigation, qui sont renforcés pour la navigation dans les glaces (voir la page 3-42 pour une description de la flotte de la Garde côtière). En outre, le NGCC *John Cabot* est affrété à Téléglobe Marine Inc. sur la base du recouvrement complet des coûts. Une trentaine de collectivités de l'Est de l'Arctique reçoivent une moyenne de 52 000 tonnes de marchandises dans le cadre du ravitaillement de l'Est de l'Arctique, dont la coordination et le recouvrement des coûts incombent à la Garde côtière.

Tableau 2-18 : Statistiques sur la charge de travail

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Déglaçage des chenaux (en milles)	**26 926**	26 926	28 669	42 686	57 338
Déglaçage des installations portuaires de traversiers	**55**	55	127	32	39
Déglaçage des installations portuaires commerciales	**248**	248	256	155	186
Navires escortés	**1 328**	1 328	1 515	1 359	n/d
Lutte contre les inondations (distance en milles) et services de gestion des glaces	**23 151**	23 151	20 574	23 329	25 550

Le tableau 2-18 montre une partie de la charge de travail de cette sous-activité. L'augmentation des activités de déglaçage dans les installations portuaires de traversiers, des activités de déglaçage dans les installations portuaires commerciales et des navires escortés en 1989-1990 reflète les rudes conditions hivernales enregistrées dans le golfe du Saint-Laurent et sur la côte est. Le tableau 2-19 montre le nombre d'heures consacrées par les navires à la prestation de services dans le cadre de cette sous-activité.

Tableau 2-19 : Heures - navires



Réglementation maritime

Le tableau 2-20 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

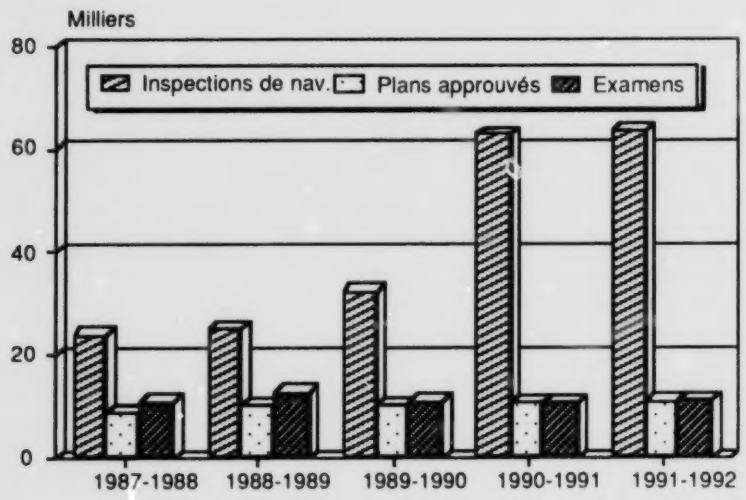
Tableau 2-20 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses brutes de fonctionnement	**40 150**	37 683	38 906	33 003	29 483
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)	**(21)**	(21)	(29)	(21)	(21)
	40 129	37 662	38 877	32 982	29 462
Dépenses en capital	**5 129**	9 341	5 169	2 204	3 428
Subventions et contributions	**14**	14	41	64	14
	45 272	47 017	44 087	35 250	32 904
Recettes portées au FRC	**2 899**	2 890	3 272	3 432	4 858
Années-personnes	**523**	500	478	460	485

La sous-activité Réglementation maritime doit élaborer, promulguer et appliquer des règlements et des normes maritimes pour contribuer à la sécurité des opérations maritimes et à la protection de l'environnement, atténuer les répercussions, sur l'environnement, de la pollution causée par les navires, et veiller à la mise en oeuvre d'un programme de sécurité en milieu de travail dans l'industrie maritime.

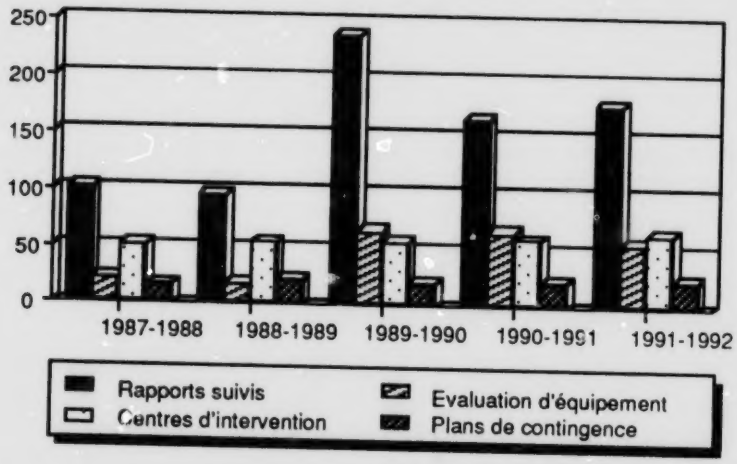
L'augmentation substantielle des inspections de navires (voir le tableau 2-21) découle de la hausse des inspections requises aux termes du contrôle des navires par l'État du port et des inspections additionnelles des conteneurs de marchandises dangereuses. Des ressources du personnel ont été réaffectées à cette sous-activité pour traiter l'augmentation de la charge de travail.

Tableau 2-21 : Charge de travail de la Sécurité des navires



Des ressources supplémentaires ont aussi été réaffectées en raison de l'intérêt du gouvernement pour l'environnement. Le tableau 2-22 montre l'augmentation de la charge de travail associée aux mesures d'intervention liées à la pollution ainsi que la hausse connexe du nombre de centres d'intervention conçus pour entreposer l'équipement de nettoyage nécessaire dans des emplacements appropriés pour améliorer le délai d'intervention qui va de une heure à six heures sur une base régionale. De plus, le nombre d'heures de formation a connu une hausse spectaculaire en passant de 5 000 heures en 1986-1987 à plus de 28 000 heures en 1990-1991. Cette demande supplémentaire pour la formation, à la fois interne et externe, témoigne de la sensibilisation accrue en matière d'environnement. Par ailleurs, des agents de liaison HAZMAT ont été nommés pour quantifier les risques associés au transport des produits chimiques et d'autres marchandises dangereuses en milieu marin.

Tableau 2-22 : Intervention en cas de pollution



Recherche et sauvetage maritimes

Le tableau 2-23 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

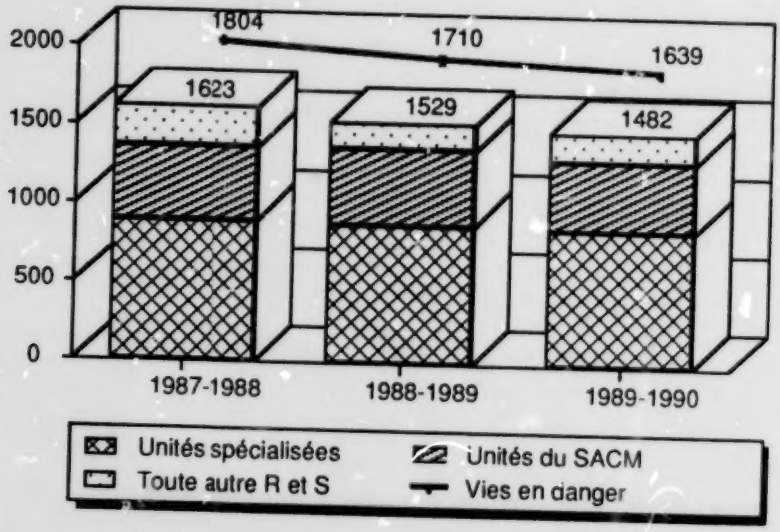
Tableau 2-23 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses brutes de fonctionnement	**66 686**	71 641	67 139	62 498	62 764
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)	**(31)**	(31)	(60)	(31)	(31)
	66 655	71 610	67 079	62 467	62 733
Dépenses en capital	**5 228**	13 303	33 607	9 765	14 243
Subventions et contributions	**1 750**	1 605	1 258	1 118	1 028
	73 633	86 518	101 944	73 350	78 004
Recettes portées au FRC	**-**	-	504	678	153
Années-personnes	**875**	960	935	926	906

La sous-activité Recherche et sauvetage maritimes doit fournir des services de Recherche et sauvetage maritimes par l'entremise de la Garde côtière dans les secteurs dont la responsabilité incombe au Canada en vertu de conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) ainsi que dans les eaux canadiennes des Grands Lacs et du réseau du Saint-Laurent, promouvoir la sécurité nautique afin de prévenir les accidents mortels et les blessures et, dans la mesure du possible et lorsque les opérations y sont directement reliées, limiter les dommages à la propriété ou la perte de celle-ci.

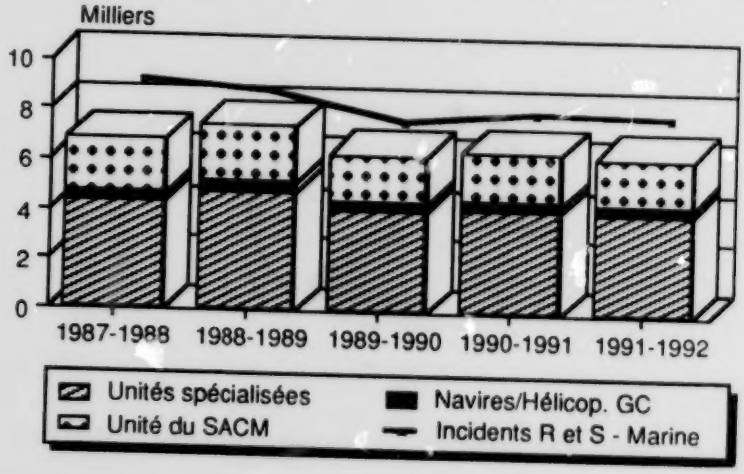
Actuellement, la Garde côtière exploite soixante-quatorze navires spécialisés de recherche et sauvetage. De ce nombre, quarante et un sont des embarcations de sauvetage côtier (voir p. 3-42 pour une description de la flotte de la Garde côtière) et sont utilisés l'été en raison de la hausse des activités de navigation de plaisance. Comme le montre le tableau 2-24, les ressources principales de R et S sont utilisées pour sauver environ 900 vies chaque année. De plus, le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime permet de sauver plus de 400 vies chaque année.

Tableau 2-24 : Vies sauvées/vies en danger



En plus de sauver des vies, les unités spécialisées de R et S de la Garde côtière ont répondu à plus de 4 000 incidents dans lesquels les plaisanciers avaient besoin d'aide pour assurer la sécurité des passagers et/ou des marchandises. En outre, le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM) a répondu à plus de 2 000 demandes d'aide. Le nombre total d'incidents de R et S maritimes a diminué d'environ 14 p. 100 ces dernières années malgré l'augmentation du nombre de plaisanciers. La différence entre le nombre d'incidents et d'activités tient à ce que des activités ont été confiées à d'autres ministères fédéraux ou navires de sauvetage occasionnel qui se trouvaient plus près.

Tableau 2-25 : Nombre d'activités R et S de la GCC et nombre total d'incidents R et S de la Marine



Havres et ports publics

Le tableau 2-26 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

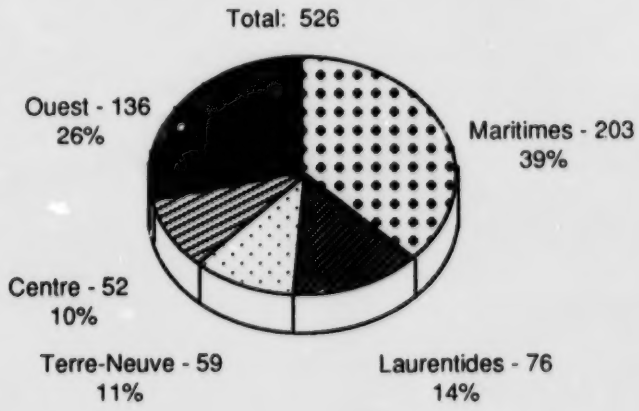
Tableau 2-26 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses brutes de fonctionnement	**33 156**	30 667	33 572	33 904	29 451
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)	**-**	-	-	-	-
	33 156	30 667	33 572	33 904	29 451
Dépenses en capital	**29 019**	38 474	34 755	38 788	16 686
Subventions et contributions	**5**	5	67	22	118
	62 180	69 146	68 394	72 714	46 255
Recettes portées au FRC	**12 544**	12 621	10 946	11 449	10 949
Années-personnes	**90**	90	90	87	87

La sous-activité Havres et ports publics doit maintenir un réseau efficace de ports et havres publics en vue d'assurer l'accessibilité et l'efficacité des mouvements intermodaux de marchandises et de personnes à l'appui des objectifs socio-économiques nationaux, régionaux et locaux, particulièrement ceux qui sont liés au commerce maritime international du Canada.

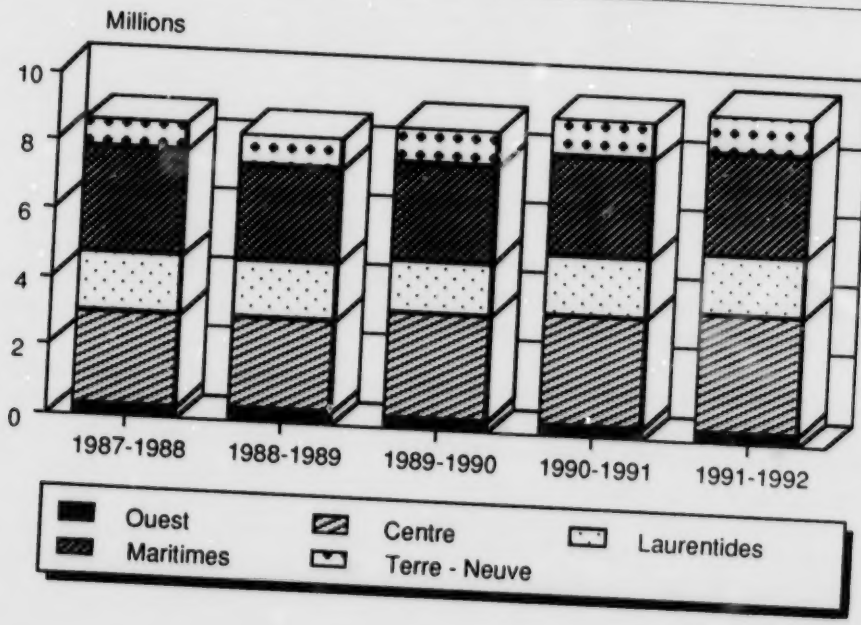
Il existe 526 havres et ports publics dans tout le Canada et cette sous-activité est chargée de leur entretien, de leur administration et de leur expansion (voir la répartition régionale au tableau 2-27). Ces installations permettent l'accès à des collectivités isolées et appuient les industries locales. Ces ports ne sont pas financièrement autonomes, cependant, on s'attend à ce qu'environ 43 % des coûts de fonctionnement soient récupérés sous forme de droits de quai et de port ainsi que de location. Voir les recettes portées au Fonds du revenu consolidé au tableau 3-20, p. 3-35.

Tableau 2-27 : Havres et ports publics



Le tableau 2-28 montre le volume de marchandises dans les havres et ports publics, par région. Le volume a augmenté d'environ 8 %, ce qui représente l'augmentation des coûts de fonctionnement récupérés. De plus, neuf commissions de port, qui manutentionnent à peu près 20 % du total des marchandises transportées dans tout le pays, sont des entités para-commerciales et sont presque entièrement autonomes. Toutefois, elles peuvent obtenir des contributions, des subventions ou des emprunts pour des projets d'expansion majeurs. Le tableau 3-24, p. 3-39 comporte la liste des prêts actuellement impayés.

Tableau 2-28 : Tonnes de marchandises manutentionnées dans les ports publics



Direction et administration

Le tableau 2-29 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

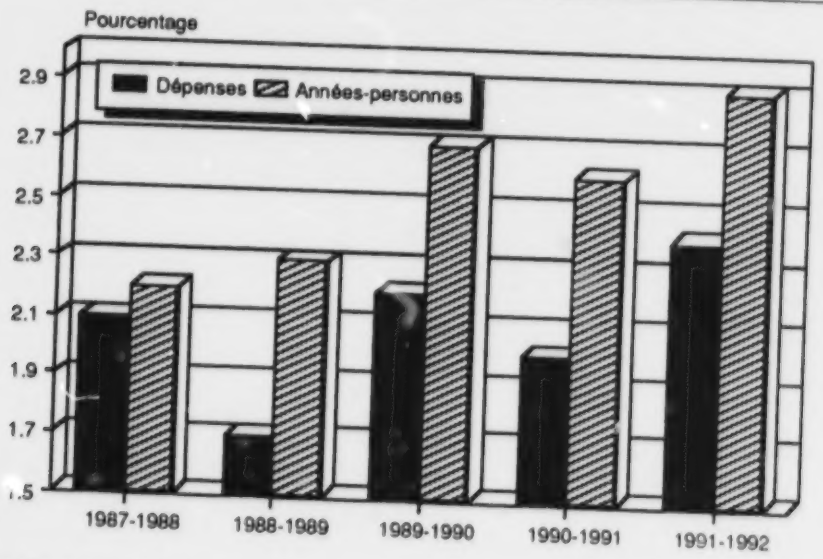
Tableau 2-29 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-92**	Prévu 1990-91	Réel 1989-90	Réel 1988-89	Réel 1987-88
Dépenses brutes de fonctionnement	**10 632**	10 108	11 871	9 220	10 003
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)	**-**	-	(8)	-	-
	10 632	10 108	11 863	9 220	10 003
Dépenses en capital	**2 318**	1 130	1 773	2 227	1 528
	12 950	11 238	13 636	11 447	11 531
Recettes portées au FRC	**81**	153	190	303	658
Années-personnes	**143**	141	159	138	136

La sous-activité Direction et administration doit diriger l'élaboration, la mise en oeuvre et l'examen des politiques, programmes, plans, règlements et activités opérationnelles à l'appui de la gestion hiérarchique, afin de voir à l'exécution efficace et effective du programme de transport maritime.

Le tableau 2-30 montre le pourcentage de ressources et d'années-personnes utilisées par cette sous-activité par rapport au total de celles qui sont affectées au programme Marine/Garde côtière canadienne. Ces ressources sont affectées aux bureaux du Sous-ministre adjoint/commissaire de la Garde côtière canadienne et du Directeur général de chaque région, lesquels sont appuyés de divers groupes de personnel de soutien. Leurs fonctions sont de formuler des buts, des objectifs, des priorités et des mesures de reddition de comptes, d'administrer des programmes de recherche et de développement, d'offrir des services de gestion des ressources, d'établir des projets spéciaux et d'assurer la coordination tant à l'Administration centrale que dans les régions.

Tableau 2-30 : % des dépenses et années-personnes de Direction et administration par rapport à l'activité Marine/Garde côtière canadienne



L'augmentation peu élevée des ressources affectées à cette sous-activité est due à la charge de travail additionnelle provenant des sous-activités Finances et Personnel du Ministère et à la mise en place de services régionaux de gestion des ressources. Cette augmentation a été résorbée au sein de la sous-activité au moyen de réaffectations.

La compagnie de navigation Canarctic Limitée

Le tableau 2-31 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-31 : Dépenses nettes

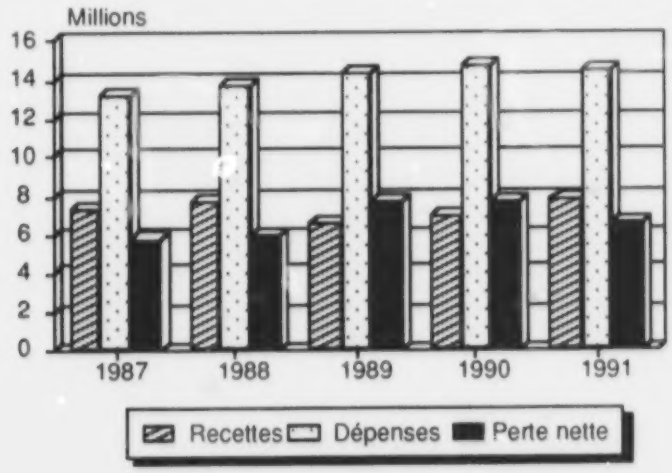
(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses brutes de fonctionnement	-	-	-	-	-
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)	-	-	-	-	-
Recettes nettes de fonctionnement	-	-	-	-	-
Dépenses en capital	-	-	-	-	-
Subventions et contributions	-	-	-	-	-
Paiements à des sociétés d'État	**6 672**	7 763	7 740	5 964	5 855
	6 672	7 763	7 740	5 964	5 855

La compagnie de navigation Canarctic Limitée, qui est une co-entreprise dont le gouvernement possède 51 % et la North Water Navigation Ltd., 49 %, doit fournir de très bons services de transport maritime dans l'Arctique, des services de navires-citernes, des services de gestion de navires et des services de soutien pour la mise en valeur des ressources, aux sociétés, collectivités et organismes du gouvernement présents dans la région.

Conformément à l'entente conclue avec les actionnaires, le gouvernement fédéral s'engage à éponger le déficit d'exploitation et les coûts de location du *M.V. Arctic*.

Le tableau 2-32 fait état des résultats d'exploitation de la Compagnie et du montant des subventions octroyés. Vu que cette dernière n'a pu mener ses activités pendant toute la saison, ses recettes ont été inférieures aux prévisions.

Tableau 2-32 : Résultats financiers



Services de pilotage

Le tableau 2-33 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

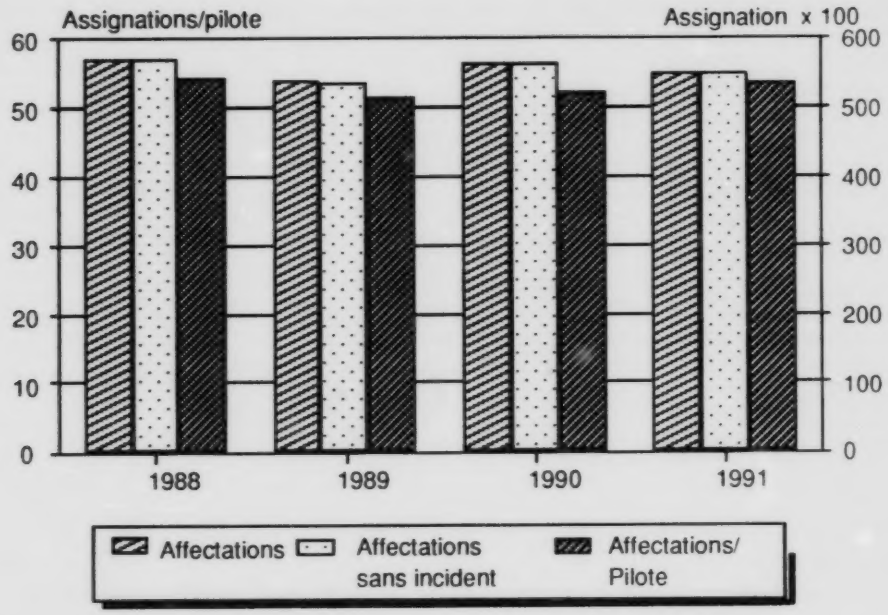
Tableau 2-33 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses brutes de fonctionnement	-	-	-	-	-
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-
Dépenses en capital	-	-	-	-	-
Subventions et contributions	-	-	-	-	-
Paiements aux administrations de pilotage					
Atlantique	-	200	-	492	444
Laurentides	-	1 400	1 673	1 587	1 543
Grands Lacs	-	1 500	-	-	1 019
Pacifique	-	-	-	-	-
	-	3 100	1 673	2 079	3 006

Il existe quatre administrations de pilotage au Canada, à savoir celles de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs (Limitée) et du Pacifique. Toutes sont des sociétés d'État de l'annexe C-1 et, à l'exception d'une seule, sont la propriété directe du gouvernement. L'Administration de pilotage des Grands Lacs est en effet une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Chacune des administrations de pilotage est chargée d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service efficace de pilotage en vue d'assurer la sécurité des navigateurs à l'intérieur de leurs régions respectives; et d'établir des tarifs de pilotage qui soient équitables et raisonnables en même temps qu'une source suffisante de recettes pour permettre à chaque administration d'être financièrement autonome.

Les administrations de pilotage guident les navires dans les voies d'eau restreintes de certains secteurs. Pour sa part, l'Administration de pilotage des Grands Lacs guide aussi les navires empruntant le réseau d'écluses. Le tableau 2-34 montre le nombre réel d'affectations de pilote faites par les administrations de pilotage et le nombre total d'affectations ne donnant lieu à aucun incident. Cependant, comme le trafic a quelque peu diminué et que des retards ont eu lieu dans la mise en application des augmentations tarifaires requises, il s'est avéré nécessaire d'obtenir une aide financière car les mesures de réduction des coûts ne suffisaient pas à compenser entièrement les diminutions de recettes.

Tableau 2-34 : Affectations de pilote



C. Aviation

Objectif

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, l'aménagement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronef et concourir à la sécurité et à l'efficience des aéronefs canadiens évoluant dans l'espace aérien international et étranger.

Description

L'activité Aviation est responsable de l'élaboration et du fonctionnement du système de navigation aérienne civile, de la réglementation des activités de l'aviation civile, de la sensibilisation à la sécurité et de la prestation de services de vol à Transports Canada et à d'autres organismes et ministères fédéraux. Le Groupe Aviation doit administrer la Loi sur l'aéronautique et d'autres textes de loi pertinents. Pour assumer sa responsabilité, l'activité se divise en cinq sous-activités.

Système de navigation aérienne : cette sous-activité assure la disponibilité et la fiabilité d'un système national de navigation aérienne civile. Elle comprend trois services principaux. Les Services de la circulation aérienne visent à empêcher les abordages et à assurer un écoulement rapide, sûr et ordonné de la circulation aérienne. Les Services techniques doivent assurer la disponibilité et la fiabilité de systèmes de surveillance radar et de communication aux fins du contrôle de la circulation aérienne, des services de vol et des aides à la navigation pour les aéronefs. Les Services à l'aviation fournissent des plans, des exigences, des politiques, des normes et des procédures au système de navigation aérienne ainsi que des services d'étalonnage et d'inspection en vol et des services d'information aéronautique.

Réglementation aérienne : cette sous-activité établit, administre et applique les règlements nécessaires à la conduite sûre des activités de l'aviation civile canadienne et à la prévention des accidents.

Analyse et promotion de la sécurité aérienne : cette sous-activité incite le personnel aéronautique et les exploitants d'aéronefs à observer des pratiques et procédures sûres dans toutes les activités de l'aviation. Elle décèle et définit les manquements à la sécurité aérienne au moyen de la recherche et de l'analyse. Elle diffuse des renseignements pertinents sur la sécurité au personnel aéronautique et aux exploitants d'aéronefs (documents audio-visuels, programmes de sensibilisation et visites sur les lieux, etc.)

Services des aéronefs : cette sous-activité fournit et entretient des aéronefs à l'appui des activités des programmes de Transports Canada ainsi que d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral. Elle donne, entre autres, une formation professionnelle appropriée aux inspecteurs des clients de l'aviation civile et aux préposés à l'entretien des aéronefs de Transports Canada.

Direction et administration : cette sous-activité assure la gestion et l'orientation générales nécessaires à l'activité Aviation, notamment la définition de politiques et de priorités et la prestation de services de gestion des ressources.

Sommaires des ressources

L'activité Aviation représente environ 18,2 % des dépenses et 35,1 % des années-personnes du Ministère pour l'exercice 1991-1992.

Tableau 2-35 : Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992		Prévu 1990-1991		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Système de navigation aérienne	**225 362**	**5 552**	273 727	5 572	(48 365)	(20)
Réglementation aérienne	**70 197**	**942**	69 662	935	535	7
Analyse et promotion de la sécurité aérienne	**4 534**	**49**	4 807	52	(273)	(3)
Services des aéronefs	**82 045**	**438**	37,325	434	44,720	4
Direction et administration	**8 967**	**76**	9,107	72	(140)	4
Total	**391 105**	**7 067**	394 628	7 065	(3 523)	(8)
Recettes portées au FRC	**4 405**		5 000		(595)	

Explication de l'écart : Les besoins financiers pour 1991-1992 sont inférieurs de 3,5 millions de dollars, soit de 0,9 %, à ceux prévus en 1990-1991. La diminution est attribuable aux facteurs suivants :

En millions de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère

Dépenses de fonctionnement :

- l'écart est attribuable au paiement spécial versé au programme d'indemnité compensatrice en 1990-1991 et aux paiements avec effet rétroactif de 19 millions de dollars dans le cadre du programme d'équité; aux diminutions dans les autres dépenses de fonctionnement, en partie contrebalancées par des augmentations dans les traitements et salaires. (29,6)

Dépenses en capital :

- besoins accrus principalement en raison du projet d'automatisation du Système canadien de la circulation aérienne et de l'acquisition d'un aéronef à turboréacteurs et d'un simulateur. 73,8

Subventions et contributions :

- diminution mineure dans un accord de contribution. (0,2)

Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien :

- augmentation principalement attribuable à une plus grande partie de la taxe de transport aérien portée au crédit de l'activité Aviation, à la suite de l'élimination au Fonds renouvelable des aéroports (47,5)

Explication des prévisions de 1990-1991 : Les prévisions de 1990-1991 sont inférieures de 42,8 millions de dollars, soit de 9,8 %, au Budget principal de 1990-1991 qui était de 437,4 millions de dollars. Les facteurs suivants expliquent cette différence :

Budgétaire - Activités du Ministère :

En millions de dollars

Dépenses de fonctionnement :

- besoins accrus de 161 années-personnes, traitements connexes et heures supplémentaires liés à la charge de travail accrue dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne et de la réglementation — 22,2
- programme d'indemnité compensatrice pour le personnel excédentaire et paie avec effet rétroactif dans le cadre du programme d'équité — 18,8
- besoins additionnels pour le recrutement et la formation du personnel de la circulation aérienne et l'exploitation du système de navigation aérienne — 21,8
- transfert des dépenses en capital qui rend compte de l'incidence de la politique d'immobilisations — 6,6

Dépenses en capital

- diminution principalement attribuable au transfert de ressources entre activités nécessité par des changements dans les priorités du Ministère — (52,8)
- transfert aux dépenses de fonctionnement qui rend compte de l'incidence de la politique d'immobilisations — (6,6)

Subventions et contributions :

- augmentation due à l'autorisation supplémentaire obtenue pour la contribution à la Société de développement de la Baie James (500 000 $) et à une augmentation en vertu de l'entente Danemark-Islande — 0,9

Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien :

- augmentation aux recettes due à une plus grande affectation de la taxe de transport aérien (50,9 millions de dollars), une augmentation de taxes d'utilisation des services en route dans l'Atlantique Nord (1,5 million de dollars) et de frais de télécommunication (1,3 million de dollars) — (53,7)

Tableau 2-36 : Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1991-1992

(en milliers de dollars)	Dépenses				Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	**Besoins nets en ressources**
	Fonctionnement	Capital	Subventions et contributions	Total		
Système de navigation aérienne	456 979	269 323	500	726 802	(501 440)	**225 362**
Réglementation aérienne	70 069	1 631	132	71 832	(1 635)	**70 197**
Analyse et promotion de la sécurité aérienne	4 322	212		4 534		**4 534**
Services des aéronefs	49 426	48 197		97 623	(15 578)	**82 045**
Direction et administration	8 402	136	429	8 967		**8 967**
	589 198	319 499	1 061	909 758	(518 653)	**391 105**

Ressources en capital de l'Activité :

Le tableau 2-37 donne un aperçu des besoins et des dépenses en capital au niveau de l'Activité, par élément applicable du plan d'investissement du Ministère. Pour plus de détails sur les programmes d'immobilisations de l'Activité, se reporter à l'exposé général du programme d'immobilisations qui se trouve à la section III et débute à la page 3-4.

Tableau 2-37 : Programme d'immobilisations selon les éléments du plan d'investissement

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Système de navigation aérienne	**269 323**	236 900	235 214	189 655	176 864
Services des aéronefs	**48 197**	5 100	3 345	9 121	6 746
Autres services aéronautiques	**1 979**	3 700	3 787	2 901	1 898
	319 499	245 700	242 346	201 677	185 508

Examen des résultats financières

Tableau 2-38 : Résultats financiers de 1989-1990

(en milliers de dollars)	1989-1990					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Système de navigation aérienne	291 622	5 595	401 934	5 418	**(110 312)**	**177**
Réglementation aérienne	66 969	905	59 961	947	**7 008**	**(42)**
Analyse et promotion de la sécurité aérienne	4 734	49	3 860	49	**874**	**-**
Services des aéronefs	36 602	433	27 844	437	**8 758**	**(4)**
Direction et administration	8 659	66	12 610	53	**(3 951)**	**13**
	408 586	7 048	506 209	6 904	**(97 623)**	**144**

Explication de la différence : Les besoins financiers réels étaient inférieures de 97,6 millions de dollars, soit de 19,3 %, à ceux prévus dans le Budget principal de 1989-1990. Les principales causes des besoins réduits sont les suivantes :

Budgétaire - Activités du Ministère en millions de dollars

Dépenses de fonctionnement :

- besoins accrus de 130 années-personnes, traitements connexes et heures supplémentaires liés à la charge de travail accrue dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne 22,0
- augmentations contractuelles de traitement avec effet rétroactif et paiements statutaires 10,1
- besoins additionnels pour le recrutement, la formation et la réinstallation du personnel de la circulation aérienne et l'exploitation du système de navigation aérienne 36,6

Dépenses en capital :

- diminution principalement attribuable au transfert de ressources entre activités nécessité par des changements dans les priorités du Ministère. (53,9)

Subventions et contributions

- augmentation due à une subvention spéciale faite au symposium international de Fête aérienne Canada (90 000 $), une contribution au Réseau d'aéronefs amateurs canadien (50 000 $) et une augmentation des paiements aux organismes gouvernementaux ou internationaux pour l'exploitation et l'entretien des installations aéroportuaires, de navigation aérienne et des voies aériennes (238 000 $) 0,4

Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien :

- réduction des besoins principalement due à l'augmentation des frais de télécommunication et à une augmentation de l'allocation de la taxe de transport aérien (112,7)

Données sur le rendement et justification des ressources

Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité

Les résultats suivants comptent pour la plupart des ressources humaines et financières consacrées à l'activité Aviation. Les mesures permettant d'évaluer le degré de réalisation se trouvent sous la rubrique des sous-activités ci-dessous. Voici certains des résultats prévus de l'utilisation des ressources de l'Activité :

- le contrôle de l'espace aérien et des mouvements des aéronefs;
- la diffusion de renseignements exacts et opportuns sur les activités et la sécurité;

- des aides à la navigation fiables;
- des règlements et des lois prévoyant des normes minimales de sécurité pour toutes les activités aéronautiques;
- le personnel aéronautique, les aéronefs et d'autres produits aéronautiques et les activités des transporteurs aériens commerciaux, les compagnies d'entretien et d'autres compagnies aéronautiques réunissant les qualités requises par les normes, les règlements ou les lois ou certifiées comme étant conformes à ces derniers;
- les mesures d'application lorsqu'il y a non-conformité aux règlements et aux lois;
- la diffusion d'information efficace sur la sécurité et les mesures visant à déceler les manquements à cette dernière;
- des installations rentables d'opérations aériennes non militaires qui permettent au gouvernement d'atteindre ses objectifs en matière d'aviation.

Les principales variables qui influencent les ressources affectées à l'Activité ou les résultats prévus, ou les deux, comprennent :

- les taux d'avancement de la technologie, à l'échelle mondiale, en avionique, en électronique et dans les systèmes;
- le volume de trafic aérien et les recettes en tant que fonctions de l'activité économique;
- la disponibilité de ressources de qualité et la capacité du système de formation (nombre d'inspecteurs et de contrôleurs de la circulation aérienne).

Système de navigation aérienne

Le tableau 2-39 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-39 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses brutes de fonctionnement	**456 979**	489 868	444 111	407 749	386 627
moins :					
Recettes	**(34 203)**	(32 447)	(31,337)	(22 816)	(24 457)
Coûts récupérés*	**(626)**	(654)	(706)	(653)	(741)
TTA	**(466 611)**	(420 440)	(355 660)	(336 491)	(268 024)
Recettes totales(nettes en vertu d'un crédit)	**(501 440)**	(453 541)	(387 703)	(359 960)	(293 222)
	(44 461)	36 327	56 408	47 789	93 405
Dépenses en capital	**269 323**	236 900	235 214	189 655	176,864
Subventions et contributions	**500**	500	-	-	-
	225 362	273 727	291 622	237 444	270 269
Recettes portées au FRC	**4 405**	5 000	5 508	3 579	4 216
Années-personnes	**5 552**	5 572	5 595	5 600	5 608

* Ces chiffres ont été modifiés pour rendre compte de l'abolition du fonds renouvelable des Aéroports

La sous-activité Système de navigation aérienne est chargée de l'élaboration et de l'exploitation du système de navigation aérienne civile. Elle fournit des aides à la navigation et des moyens de contrôle de celle-ci sur lesquels on peut compter et assure l'espace aérien et les mouvements des aéronefs. Suite à la promulgation de la réforme de la réglementation économique, le trafic aérien a augmenté, et l'affectation des ressources vise à répondre à la demande. Le tableau 2-41 montre que le nombre d'heures directes de prestation de services aux utilisateurs a augmenté et demeurera stable en 1991-1992. Le nombre des emplacements de contrôle de la circulation aérienne et des stations d'information de vol doit diminuer légèrement pour que le système soit plus efficace et tienne compte des nouvelles tendances dans le trafic aérien.

Des augmentations ont été apportées aux ressources en capital pour améliorer l'infrastructure des immobilisations de la navigation aérienne par suite de l'avancement de la technologie. Les principales entreprises comprennent : le Programme de modernisation des radars (RAMP), l'automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) et le Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS).

La mise en oeuvre de ces projets d'immobilisations assurera l'exploitation plus efficace du système de navigation aérienne. En outre, elle permettra au Ministère de répondre aux futures exigences en services de circulation aérienne liées à la croissance et aux utilisateurs de tirer de grands avantages, et ce, en améliorant les installations de traitement des données de vol et en assurant un système de mise en place des plus exacts pour les approches et les atterrissages.

Tableau 2-40 : Renseignements sur le rendement

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Services de contrôle de la circulation aérienne					
Emplacements de contrôle de la circulation aérienne	**71**	72	75	75	75
Heures directes de prestation de services aux utilisateurs	**2 298 181**	2 298 181	2 073 471	1 984 653	1 911 809
Services d'information de vol et services consultatifs					
Nombre de stations d'information de vol	**106**	108	108	109	109
Heures directes de prestation de services aux utilisateurs	**1 275 133**	1 275 133	1 254 600	1 264 532	1 260 294
Services techniques					
Systèmes de surveillance radar	**2 029**	2 029	2 026	2 001	n.c.
Aides à la navigation	**1 981**	1 981	1 970	1 898	n.c.
Système de communication	**12 912**	12 912	12 314	12 183	n.c.
Autres	**5373**	5 373	5 298	5 076	n.c.
Total des systèmes	**22 295**	22 295	21 608	21 158	n.c.
Disponibilité des systèmes (en milliers d'heures)	**194 690**	194 715	188 713	143 634	n.c.

n.c. : indique la non-comparabilité, car la définition a changé.

Tableau 2-41 : Heures de prestation de services

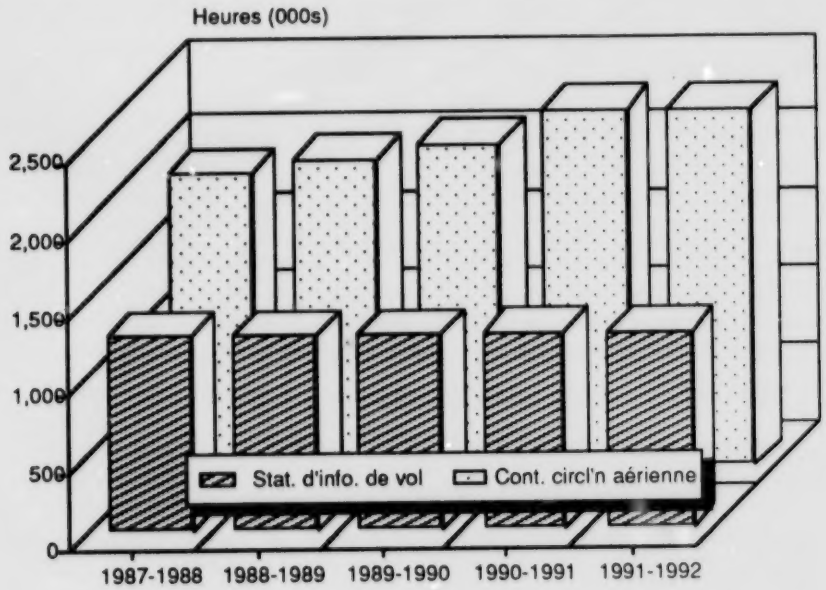
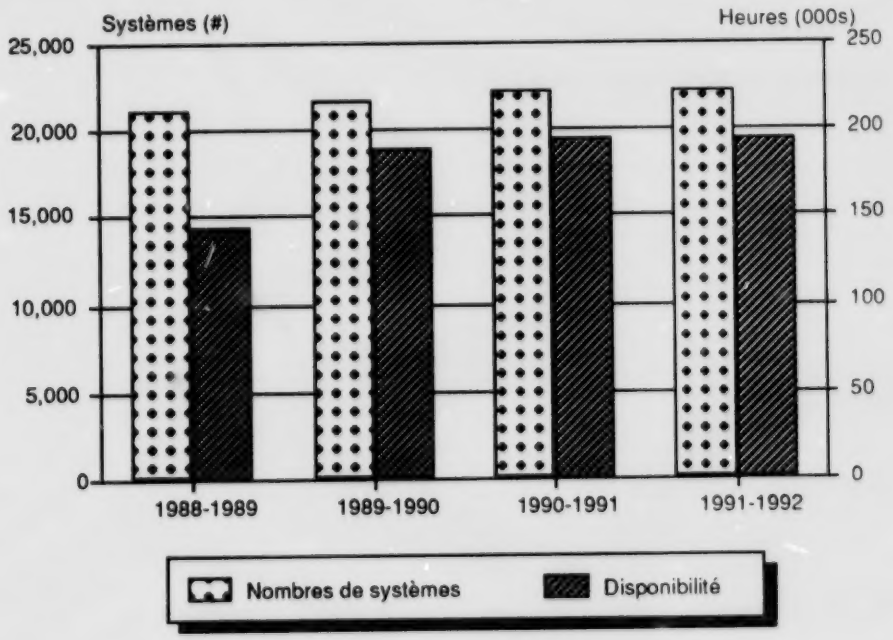


Tableau 2-42 : Fiabilité des systèmes



Réglementation aérienne

Le tableau 2-43 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-43 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses brutes de fonctionnement	**70 069**	68 150	64 664	59 650	54 321
Moins :					
Recettes totales	**(1 620)**	(1 615)	(1 079)	(880)	(831)
Coûts récupérés	**(15)**	-	-	-	-
Recettes totales (nettes en vertu d'un crédit)	**(1 635)**	(1 615)	(1 079)	(880)	(831)
	68 434	66 535	63 585	58 770	53 490
Dépenses en capital	**1 631**	3 000	3 267	1 834	1 488
Subventions et contributions	**132**	127	117	122	100
	70 197	69 662	66 969	60 726	55 078
Années-personnes	**942**	935	905	936	876

La sous-activité Réglementation aérienne doit établir, administrer et appliquer les lois, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité de l'aviation civile canadienne et à la prévention des accidents. Elle assure la certification et le contrôle de la compétence du personnel aéronautique, des aéronefs et des produits aéronautiques, la navigabilité des aéronefs, de même que des opérations des services aériens commerciaux et de tous les autres organismes d'aviation commerciale.

Les activités de réglementation ont contribué à la bonne réputation de sécurité des principaux transporteurs aériens canadiens par rapport à d'autres pays où les services aériens sont importants. Une évaluation récente a révélé que le niveau de sécurité des principaux transporteurs aériens au Canada s'est amélioré progressivement jusqu'en 1985, puis est demeuré stable.

La Direction de la réglementation aérienne a mis en application de nouveaux concepts visant à faire acquérir aux pilotes et aux techniciens du Ministère davantage de connaissances et d'expérience. Elle a relevé des changements à apporter aux politiques et aux règlements pour conserver un niveau élevé de compétences techniques. Elle prévoit une augmentation de l'activité d'homologation de type d'aéronefs assurant des vols intérieurs, y compris dans le cas d'aéronefs de transport extrêmement complexes et dotés de la nouvelle technologie. Elle a élaboré un système national d'information des compagnies aéronautiques qui permettra à ces dernières d'avoir facilement accès aux données sur l'exploitation dont ont besoin les inspecteurs pour remplir efficacement leurs fonctions de vérification, de surveillance et de livraison de certificats.

Tableau 2-44 : Résumé des statistiques sur le rendement

	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Nombre de licences et de permis du personnel en vigueur	**87 756**	86 887	86 027	84 871	85 039
Nombre de transporteurs aériens (intérieurs et étrangers)	**2 205**	2 200	2 173	2 088	2 071
Nombre d'aéronefs immatriculés	**28 684**	28 400	28 119	28 027	27 586
Nombre d'autorisations réglementaires traitées					
. Transactions relatives à une licence	**135 264**	134 407	125 313	127 876	132 663
. Homologations de produits aéronautiques	**1 930**	1 866	2 451	2 186	1 788
. Agréments d'organisations	**6 631**	6 734	8 055	7 167	7 189
Total	**143 825**	143 441	135 554	137 229	141 640
Nombre d'inspections effectuées					
. Personnel	**19 777**	19, 801	19 190	19 350	17 913
. Aéronefs	**2 640**	2 610	2 611	2 504	n.c.
. Organisations	**4 181**	4 194	3 466	3 885	4 443
Total	**26 568**	26 605	25 267	25 739	n.c.
Nombre de mesures d'application	**1 490**	1 580	2 104	2 093	n.c.

n.c. : Indique la non-comparabilité, car la définition a changé.

Tableau 2-45 : Clientèle de la Réglementation aérienne

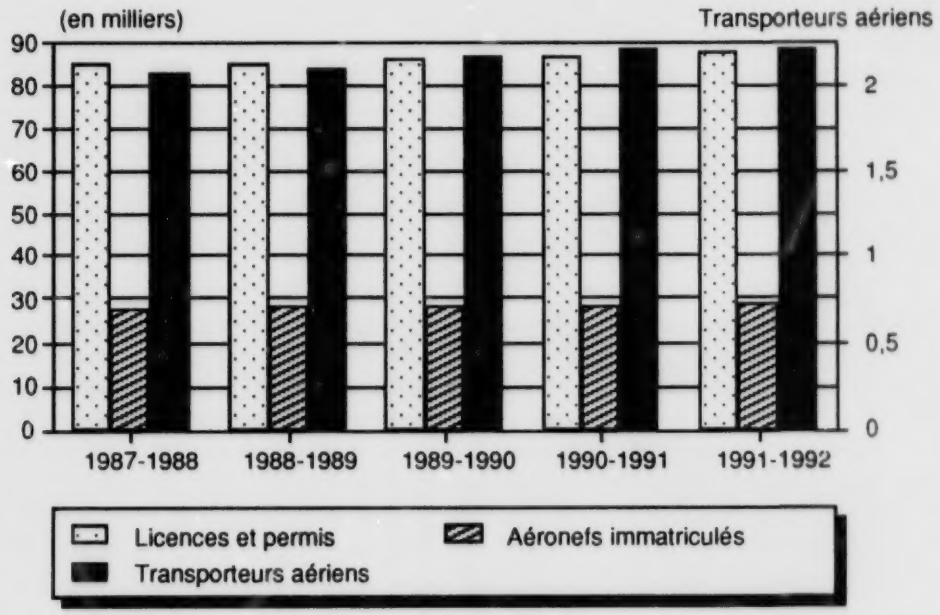
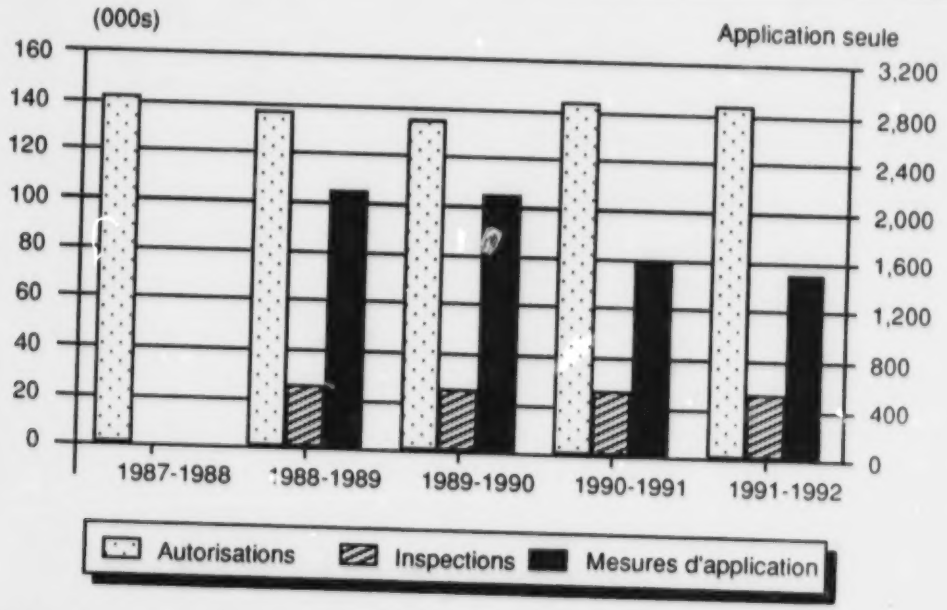


Tableau 2-46 : Charge de travail de la Réglementation aérienne



Analyse et promotion de la sécurité aérienne

Le tableau 2-47 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-47 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	**4 322**	4 207	4 396	4 043	3 714
Dépenses en capital	**212**	600	338	253	250
	4 534	4 807	4 734	4 296	3 964
Années-personnes	**49**	52	49	52	50

La sous-activité Analyse et promotion de la sécurité aérienne doit inciter les intéressés à observer des pratiques et des procédures sûres dans toutes les activités de l'aviation.

Les résultats prévus sont la fourniture d'une information efficace sur la sécurité et le dépistage des manquements à la sécurité. L'incitation à la sécurité a contribué à la bonne réputation de sécurité des transporteurs aériens canadiens par rapport à d'autres pays où les services aériens sont importants et s'est révélée être un moyen rentable d'encourager la conformité aux règlements.

L'affectation des ressources permet d'organiser la Conférence annuelle sur la sécurité aérienne et d'établir et de diffuser des documents de sensibilisation à la sécurité. En outre, des séances d'information sur la sécurité sont données selon la demande de l'industrie et la disponibilité des ressources.

Tableau 2-48 : Sommaire des principales variables de la charge de travail

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Nombre d'exposés et de séances d'information sur la sécurité	449	450	487	263	345
Nombre de personnes visées	16 420	16 822	16 303	17 243	15 072
% de séances d'information données par rapport à celles qui étaient demandées	79 %	85 %	98 %	48 %	36 %
Nombre de recommandations sur la sécurité, d'avis de sécurité et d'avis de manquements à la sécurité	310	310	310	205	240
Recommandations du Bureau de la sécurité des transports (anciennement Bureau canadien de la sécurité aérienne)	110	110	10	28	59

Tableau 2-49 : Personnes visées

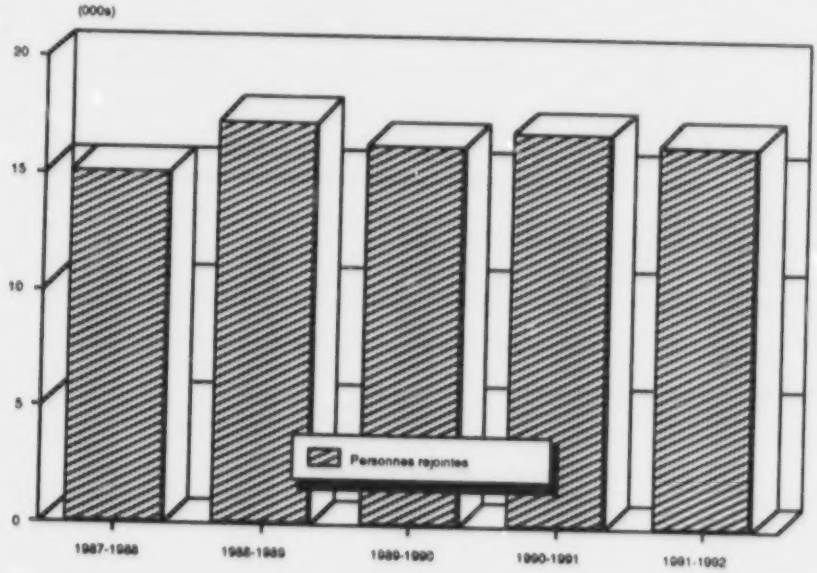
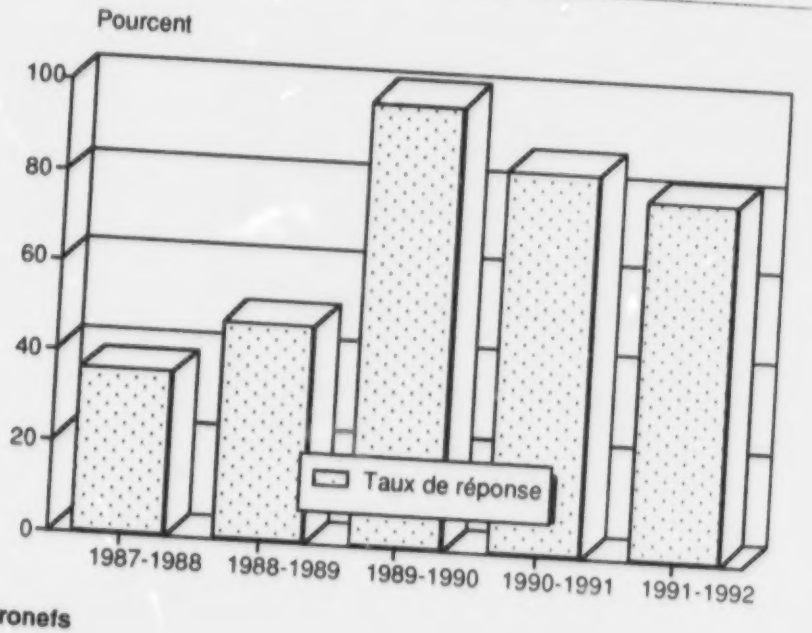


Tableau 2-50 : Séances d'information effectuées ou demandées



Services des aéronefs

Le tableau 2-51 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-51 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses brutes de fonctionnement	**49 426**	48 200	48 620	42 217	40 300
Moins:					
Recettes	**(7)**	(7)	(7)	(2)	(5)
Coûts récupérés*	**(15 571)**	(15 968)	(15 356)	(14 518)	(13 003)
Recettes totales (nettes en vertu d'un crédit)	**(15 578)**	(15 975)	(15 363)	(14 520)	(13 008)
Dépenses de fonctionnement	**33 848**	32 225	33 257	27 697	27 292
Dépenses en capital	**48 197**	5 100	3 345	9 121	6 746
Subventions et contributions	**-**	-	-	-	-
Dépenses totales	**82 045**	37 325	36 602	36 818	34 038
Années-personnes	**438**	434	433	442	440

* Ces chiffres ont été modifiés pour rendre compte des changements attribuables à l'abolition du fonds renouvelable des Aéroports.

La sous-activité Services des aéronefs est responsable de la fourniture et de l'entretien d'aéronefs à l'appui du programme de Transports Canada et des autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

L'affectation des ressources permet de tenir informés le personnel chargé de l'inspection de l'aviation civile et les inspecteurs du Bureau de la sécurité des transports (BST). De plus, la Direction appuie les opérations maritimes en assurant l'exploitation de la flotte d'hélicoptères et en menant des activités de recherche et de sauvetage. En outre, les aéronefs sont utilisés à des fins d'étalonnage des radars et des aides à la navigation du système de navigation aérienne. La Direction fournit environ 40 000 heures de vol par an pour les fonctions susmentionnées.

Le Ministère remplace de façon ordonnée ses aéronefs vieillissants. La stratégie de remplacement est conforme au plan de la flotte opérationnelle établi par suite d'un examen détaillé des besoins opérationnels et de la flotte d'aéronefs.

Le tableau 2-52 donne la ventilation des principales statistiques sur le rendement de cette sous-activité.

Tableau 2-52 : Sommaire des principales variables de la charge de travail

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Nombre d'aéronefs	**106**	110	108	108	101
État de service des aéronefs	**82,4 %**	82,3 %	80,2 %	74,7 %	87,3 %
Nombre d'heures de vol assurées par les aéronefs					
Marine	**17 000**	17 298	17 608	15 993	16 054
Réglementation	**10 000**	9 058	10 331	10 752	12 352
Navigation aérienne	**10 000**	8 933	10 497	11 420	11 883
Autres (dont le BST)	**3 450**	2 281	3 336	2 859	2 068
Heures de vol assurées par les aéronefs - Total	**40 450**	37 570	41 772	41 024	42 357

Tableau 2-53 : Heures de vol assurées par les aéronefs

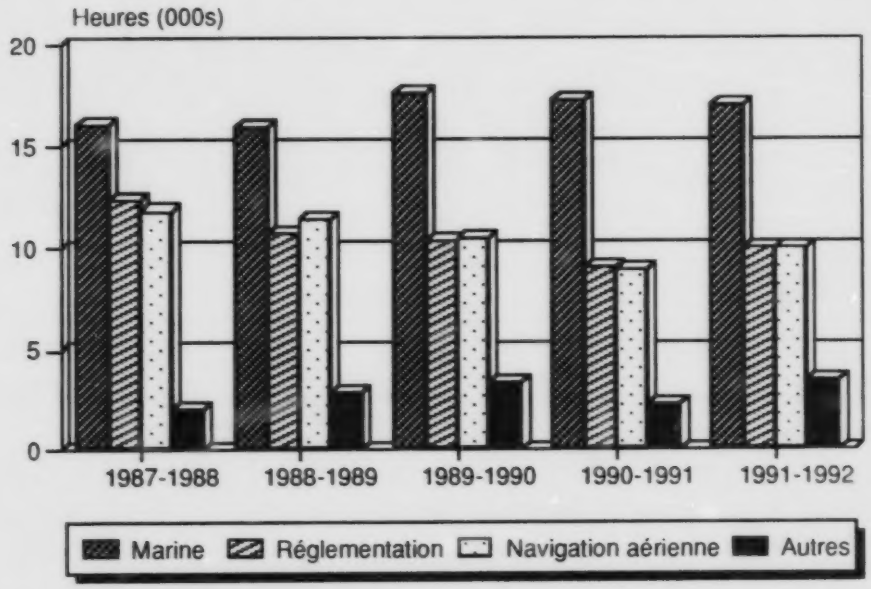
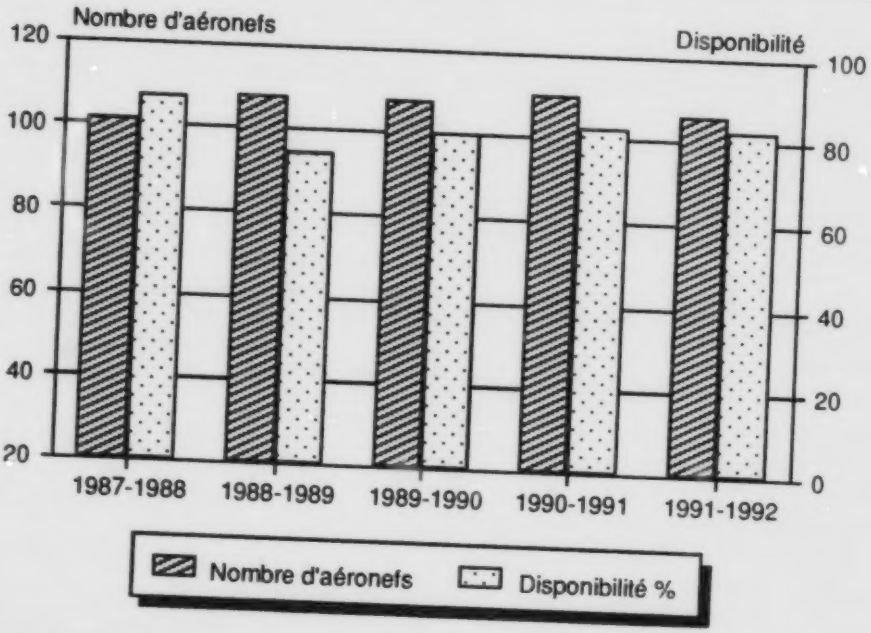


Tableau 2-54 : Opérations de la flotte



Direction et administration

Le tableau 2-55 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-55 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	**8 402**	8 328	7 853	8 338	10 802
Dépenses en capital	**136**	100	182	814	160
Subventions et contributions	**429**	679	624	242	88
	8 967	9 107	8 659	9 394	11 050
Années-personnes*	**76**	72	66	56	57

* La responsabilité à l'égard de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à été cédée à Direction et administration en 1989-1990.

Les dépenses au chapitre des subventions et contributions sont principalement reliées à l'accord commun de financement Islande-Danemark. Les fluctuations notées chaque année dans les niveaux des paiements résultent de la participation du Canada à l'accord, qui prévoit que le système d'imposition repose sur le trafic aérien dans l'Atlantique du Nord.

Le rapport entre les dépenses de fonctionnement et les années-personnes de Direction et administration, d'une part, et le total de celles-ci pour les opérations aériennes, d'autre part, figure dans les tableaux 2-56 et 2-57, respectivement.

Tableau 2-56 : Rapport entre les dépenses de fonctionnement

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992 $**	Prévu 1990-1991 $	Réel 1989-1990 $	Réel 1988-1989 $	Réel 1987-1988 $
Total Groupe Aviation	**589 198**	618 753	569 644	521 997	495 764
Pourcentage de changement par rapport à l'année précédente	**(4,8)**	8,6	9,1	5,3	-
Direction et administration	**8 402**	8 328	7 853	8 338	10 802
Pourcentage de changement par rapport à l'année précédente	**0,8**	6,0	(5,8)	(22,8)	
Pourcentage du total	**1,4**	1,3	1,4	1,6	2,2

Tableau 2-57 : Rapport entre les années-personnes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992 A-P**	Prévu 1990-1991 A-P	Réel 1989-1990 A-P	Réel 1988-1989 A-P	Réel 1987-1988 A-P
Total Groupe Aviation	**7 057**	7 065	7 048	7 086	7 031
Pourcentage de changement par rapport à l'année précédente	**(0,1)**	0,2	(0,5)	0,8	-
Direction et administration	**76**	72	66	56	57
Pourcentage de changement par rapport à l'année précédente	**5,6**	9,1	17,9	(1,8)	-
Pourcentage du total	**1,1**	1,0	0,9	0,8	0,8

* La responsabilité à l'égard de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) a été cédée à Direction et administration en 1989-1990.

D. Aéroports

Objectif

Assurer l'accessibilité à un réseau national d'aéroports civils fiables, sûrs et efficaces.

Description

Le Groupe des aéroports est chargé d'élaborer, de maintenir et d'exploiter les services et les installations aux aéroports civils du Canada, en appliquant une gestion commerciale pour éventuellement atteindre l'autonomie. Les opérations aéroportuaires portent sur la prestation de services aux passagers et aux aéronefs comme les services d'intervention d'urgences et la maintenance et l'entretien des installations aéroportuaires dont les aérogares, les garages, les aires de stationnement, les pistes, les routes et l'équipement mécanique et électronique. Transports Canada exploite 8 aéroports majeurs et 97 aéroports nationaux, régionaux et locaux.

Sommaires des ressources

Le Groupe des aéroports représente environ 18,2 % des dépenses totales brutes du Ministère pour 1990-1991, avant que le programme ne soit crédité des recettes, des coûts récupérés et de la taxe de transport aérien, et 19,4 % du nombre total d'années-personnes.

Tableau 2-58 : Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992		Prévu 1990-1991		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aéroports*	-	3 915	-	3 939	-	(24)
Recettes portées au FRC	1 100		29 100		(28 000)	

* Les données financières tiennent compte de l'abolition du Fonds renouvelables des aéroports au 31 mars 1991. Voir p. 2-53 et 3-33.

Explication de la différence : L'élimination du Fonds renouvelable des aéroports et la méthode de répartition de la TTA (voir page 3-33) font que les besoins financiers pour 1991-1992 et 1990-1991 se ramènent à zéro. Ainsi, une moins grande part de la TTA est attribuée au groupe Aéroports étant donné que les coûts du contrôle terminal et les subventions en remplacement d'impôts ne font plus partie de cette activité. Les fluctuations enregistrés dans les catégories de dépenses qui se ramènent à zéro comprennent ce qui suite :

Budgétaire - Activités du Ministère — En millions de dollars

Dépenses de fonctionnement :

- transfert des activités mineurs et des ressources au Groupe Aviation (9,8)

Dépenses en capital

- la hausse reflète les changements de trésorerie réguliers qui surviennent dans le programme d'immobilisations existant approuvé. 16,9

En millions de dollars

Contributions :

- ce montant reflète un accroissement de la contribution au Nouveau-Québec, le report de la contribution au Nouveau-Québec de 1990-1991, et comprend une subvention de fonctionnement pour l'aéroport de Chatham. 3,6

Recettes, recouvrement de coûts et taxe de transport aérien (TTA) :

- la hausse des recettes découle d'un volume de trafic accru et de projets générateurs de recettes, comme le réaménagement de l'aire des commerces de détail aux principaux aéroports, la modification du processus d'adjudication des marchés pour les concessions aéroportuaires et la négociation de nouveaux baux eu égard à l'aménagement foncier. (5,6)

- le montant de la TTA est dans l'ensemble inférieur aux prévisions en raison des modifications qui ont découlé de l'élimination du Fonds renouvelable des aéroports; toutefois, il est nettement supérieur aux prévisions de 1990-1991 afin de compenser une hausse des immobilisations attribuée au groupe Aéroports et une augmentation des recettes non fiscales. (5,0)

Années-personnes

- cette diminution traduit un transfert des années-personnes au Groupe Aviation dans le cadre du processus d'assainissement du budget (24 A-P)

Explication des prévisions de 1990-1991 : La hausse de 94,2 millions de dollars par rapport aux budget de 1990-1991 tient principalement à l'élimination, par le groupe Aviation, des frais de contrôle terminal imposés au groupe Aéroports; les subventions en remplacement d'impôts sont compensés par une réduction du montant attribué de la TTA. Sont également prévus des travaux d'immobilisations et les dépenses connexes de fonctionnement de 32,4 millions de dollars, par suite d'une hausse du trafic; on prévoit en outre que les paiements en contributions seront de 7,8 millions se dollars inférieurs aux prévisions.

Tableau 2-59 : Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1991-1992

(en milliers de dollars)	Dépenses				Recettes, recouvrement de coûts et taxe sur le transport aérien	**Besoins nets en ressources**
	Fonctionnement	Capital	Subventions et contributions	Total		
Aéroports	378 564	172 156	46 227	596 947	(596 947)	-

Ressources en capital de l'Activité

Le tableau 2-60 donne un aperçu des besoins et des dépenses en capital au niveau de l'Activité. Pour plus de détails sur les programmes d'immobilisations de l'Activité, se reporter aux descriptions des principaux projets d'immobilisation à la section III, p. 3-17.

Tableau 2-60 : Programme d'immobilisations selon les éléments du plan d'investissement

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Bâtiments	67 161	60 412	84 866	65 735	88 389
Aires de manoeuvre des aéronefs et installations	55 421	49 851	57 978	66 706	60 358
Aires de manoeuvre des véhicules et installations	8 662	7 765	13 121	23 194	13 563
Autres installations d'aéroport	40 912	37 272	61 266	90 922	63 748
	172 156	155 300	217 231	246 557	226 058

Examen des résultats financiers

Tableau 2-61 : Résultats financiers pour 1989-1990

(en milliers de dollars)	1989-1990		
	Réel	Budget principal	Différence
	$	$	$
Dépenses de fonctionnement	347 836	473 844	(126 008)
Dépenses en capital	217 231	201 910	15 321
Contributions	47 664	48 826	(1 162)
Dépenses totales	612 731	724 580	(111 849)
Recettes			
Recouvrement de coûts*	470 040	439 435	30 605
Répartition de la taxe de transport aérien (TTA)*	4 603	35 867	(31 264)
	138 088	331 828	(193 740)
Recettes totales	612 731	807 130	(194 399)
Besoins nets en ressources (fournies)	-	(82 550)	82 550
Total des années-personnes	3 892	4 027	(135)

* Les chiffres fournis traduisent l'abolition du fonds renouvelable des aéroports

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont été supérieurs de 82,6 millions de dollars aux prévisions incluses dans le Budget principal de 1989-1990. Les principales raisons de cette augmentation sont les suivantes :

Budgétaire - Activités du Ministère

En millions de dollars

Dépenses de fonctionnement :

- cet écart reflète une diminution de 11,6 millions de dollars en dépenses de fonctionnement, ainsi à une diminution de 114,7 $ M. dû au changements de rapporter des recouvrements interns c.-à.-d. les frais de contrôle aérienne et les frais généraux de gestion

(126,0)

Dépenses en capital :

- l'accroissement des volumes de circulation a exigé des installations additionnelles qui ont rapporté des recettes additionnelles de 35 millions de dollars. Par conséquent, le groupe Aéroports a reçu l'autorisation de dépenser une somme additionnelle de 15 millions de dollars en capital par rapport au niveau approuvé à l'origine

15,3

Contributions :

- cet écart est dû en grande partie à une diminution de la dépense projetée pour le programme des aéroports locaux et locaux-commerciaux (1,1)

Recettes, recouvrement de coûts et taxe de transport aérien :

- cet écart favorable est dû à l'accroissement du volume des passagers et des mouvements d'aéronefs et des recettes provenant des concessions en raison de la hausse non prévue du chiffre d'affaires 194,4

Années-personnes :

- cette diminution est attribuable au gel de la dotation imposé par le Ministère (135 A-P)

Données de rendement et justification des ressources

Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité

Le principal résultat attendu de l'application des ressources à l'activité du groupe Aéroports est la disponibilité de services et d'installations fiables aux terrains d'atterrissage, éléments auxquels s'applique le principe de recouvrement des coûts.

Les principales variables qui influent sur les ressources affectées à l'Activité ou sur les résultats attendus comprennent :

- les volumes de circulation aérienne et les recettes comme fonctions de l'activité économique ;
- l'utilisation des terrains et les préoccupations environnementales ; et
- la cession des aéroports aux autorités locales.

Aéroports

Le tableau 2-62 montre l'utilisation, sur 5 ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-62 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement brutes	**378 564**	388 401	347 836	319 835	316 810
moins :					
recettes	**(506 997)**	(502 700)	(470 040)	(441 005)	(402 873)
recouvrement de coûts	**(3 460)**	(2 200)	(4 603)	(5 678)	(5 710)
taxe de transport aérien*	**(86 490)**	(81 401)	(138 088)	(162 451)	(166 980)
Recettes totales*	**(596 947)**	(586 301)	(612 731)	(609 134)	(575 563)
Dépenses de fonctionnement nettes	**(218 383)**	(197 900)	(264 895)	(289 299)	(258 753)
Capital	**172 156**	155 300	217 231	246 557	226 057
Subventions et contributions	**46 227**	42 600	47 664	42 742	32 696
	-	-	-	-	-
Recettes portées au FRC	**1 100**	29 100	1 117	3 579	1 579
Années-personnes	**3 915**	3 939	3 892	3 964	4 416

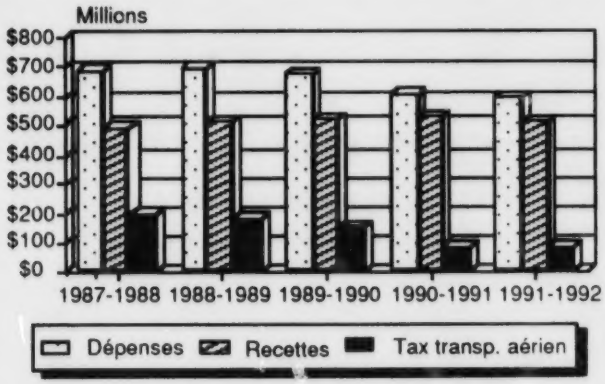
* Ces chiffres ont été donnés, pour toutes les années, afin de traduire les changements dus à l'abolition du Fonds renouvelable des aéroports

Le Conseil du Trésor a approuvé l'abolition du Fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes (mieux connus sous le nom de Fonds renouvelable des aéroports) à compter du 31 mars 1991. Cette mesure a été prise pour faciliter le transfert des responsabilités de gestion aux administrations locales.

Les données figurant au tableau 2-62 traduisent ce changement en excluant les coûts indirects et les modifications correspondantes de la taxe de transport aérien et du recouvrement des coûts. Toutes les autres recettes et dépenses correspondent à celles qui figuraient dans les documents financiers, comme le Budget des dépenses, Partie III.

Afin de fournir une base de comparaison valable, les données des années passées ont été ajustées en fonction des dollars de 1991-1992. Le tableau 2-63 montre une diminution des dépenses de 13,5% depuis 1987-1988 et une augmentation de 4,2% en recettes autres que les recettes de taxe. Pour la même période, la part de la taxe de transport aérien attribuée au groupe Aéroports - qui représente la dépendance du Groupe à l'égard du financement provenant de l'extérieur - a diminué de 57%.

Tableau 2-63 Résultats financiers



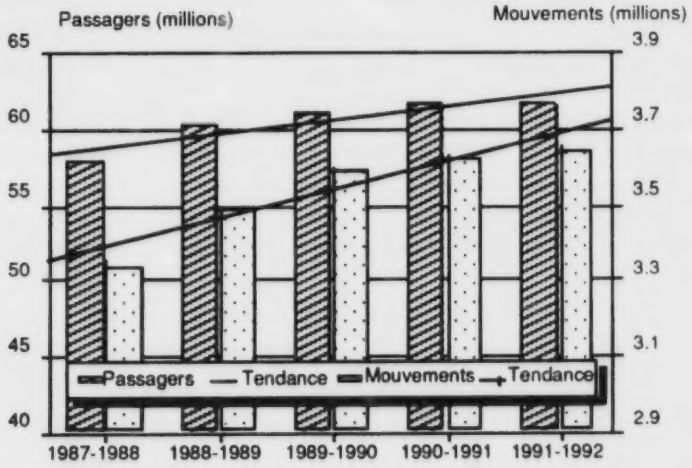
Au cours de la même période, le groupe Aéroports a dû répondre à une demande croissante. Le tableau 2-64 montre une augmentation globale de 6,6% pour les passagers et de 9% pour les mouvements d'aéronefs depuis 1987-1988.

Tableau 2-64 Volumes de circulation aux aéroports

(en milliers de dollars)	**1991-1992**	1990-1991	1989-1990	1988-1989	1987-1988
Passengers	**61 643**	61 690	61 102	60 291	57 805
Mouvement s de passagers	**3 642**	3 [illegible]9	3 588	3 488	3 342

Source : Indicateurs de la demande en aviation, mai 1990. Des ajustements ont été faits afin que les données portent uniquement sur les aéroports exploités par Transports Canada. Les prévisions pour 1990-1991 et 1991-1992 ont été modifiées de façon à refléter un ralentissement récent de la circulation.

Tableau 2-65 : Volumes de circulation aérienne



Pour ce qui est des cessions d'aéroports, dix aéroports de l'Arctique de catégorie B et C ont été cédés au Yukon et 40 aéroports de l'Arctique de catégorie B et C au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Des négociations sont en cours afin de procéder au transfert d'aéroports à Vancouver, Edmonton, Calgary et Montréal. De plus, on montre de plus en plus d'intérêt pour les aéroports des villes de Québec, de Windsor, de Thunder Bay et de Moncton, entre autres.

E. Surface

Objectif

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui sont visés par elle.

Description

Les activités relatives au transport de surface comprennent l'élaboration, la mise en vigueur et le contrôle des politiques et des programmes concernant les éléments suivants :

Planification d'urgence et opérations - Surface : établir et réaliser des plans et des modalités de fonctionnement pour les urgences touchant le transport de surface et les mettre en oeuvre durant les urgences d'ampleur nationale ; présenter des rapports préliminaires sur les accidents et les incidents ferroviaires.

Sécurité ferroviaire : établir et appliquer la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et les règlements afférents, exercer un contrôle sur l'infrastructure du matériel ferroviaire, les pratiques d'exploitation et les mesures de sécurité relatives aux chemins de fer et veiller au financement des projets destinés à améliorer la sécurité aux passages à niveau.

Transport des marchandises dangereuses : établir et appliquer la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et les règlements afférents et réaliser des programmes d'appui consistant à fournir des renseignements sur les produits chimiques et les accidents.

Sécurité routière et réglementation automobile : établir et appliquer les normes relatives aux véhicules, les programmes d'essais des véhicules et de sensibilisation du public et les normes sur les émissions de gaz d'échappement et d'évaporation.

Sommaires des ressources

Les activités liées au transport de surface représentent maintenant environ 2,6 % des dépenses nettes totales du Ministère pour 1991-1992 et 2,1 % du nombre total d'années-personnes.

Tableau 2-66 : Besoins nets en ressources pour l'activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**		Prévu 1990-1991		Différence	
	$	**A-P**	$	A-P	$	A-P
Planification d'urgence et opérations - Surface	**386**	**5**	503	6	(117)	(1)
Sécurité ferroviaire	**24 524**	**132**	27 758	131	(3 234)	1
Transport des marchandises dangereuses	**11 399**	**134**	11 324	134	75	-
Sécurité routière et réglementation automobile	**19 173**	**140**	19 101	139	72	1
Direction et administration	**1 239**	**12**	1,213	10	26	2
	56 721	**423**	59 899	420	(3 178)	3
Recettes portées au FRC	**200**		195		5	

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1991-1992 sont inférieurs de 3,2 millions de dollars, soit de 5,3 %, aux prévisions de 1990-1991. La diminution découle des facteurs suivants :

En millions de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère

Dépenses de fonctionnement :

- l'accroissement des salaires, des traitements et des avantages sociaux des employés dû à des hausses des prix et à des coûts supplémentaires au chapitre du personnel (1,1 million de dollars) ; moins la diminution dû principalement à un paiement de parité salariale relatif aux années précédentes - (0,9 million de dollar) ; 0,2

- la diminution des besoins relatifs à la mise en oeuvre du plan de gestion de l'information sur la sécurité ferroviaire (0,1 million de dollar) ; la réduction de la taxe de vente fédérale découlant de l'application de la TPS - (0,2 million de dollar) (0,3)

Dépenses en capital :

- la diminution des besoins découle de l'achèvement des travaux de réparation du toit du Centre d'essais pour véhicules automobiles (0,4)

Subventions et contributions :

- diminution des besoins relatifs aux projets de construction de sauts-de-mouton (2,7)

Années-personnes

- accroissement des besoins relatifs aux opérations de sécurité ferroviaire et de sécurité des véhicules automobiles. 3 A-P

Explication des prévisions de 1990-1991 : Les prévisions de 1990-1991 sont inférieures de 2,1 millions de dollars, soit de 3,4 %, au budget principal de 1990-1991 qui était de 62,0 millions de dollars. L'écart s'explique par les principaux éléments suivants :

Budgétaire - Activités du Ministère

Dépenses de fonctionnement

- augmentation des salaires découlant des paiements de parité salariale accordés pour les années précédentes; 0,4

- augmentation des besoins pour l'application du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ; 0,7

- augmentation des dépenses de fonctionnement pour la sécurité ferroviaire 0,7

En millions de dollars

- augmentation des besoins liés à la politique des immobilisations 1,0

Dépenses en capital :

- augmentation des besoins liés à la mise en oeuvre du plan de gestion de l'information sur la sécurité ferroviaire (0,9 million de dollar), au matériel de planification d'urgence (0,1 million de dollar) ; au transport des marchandises dangereuses (0,1 million de dollar), à la sécurité routière (0,3 million de dollar), moins les coûts attribuables à la cession découlant de la nouvelle politique des immobilisations (1,0 million de dollars). 0,4

Subventions et contributions

- diminution des besoins pour les projets de déplacement de voies ferrées et de construction de sauts-de-mouton; (5,5)

- contribution à l'Opération Gareautrain. 0,2

Tableau 2-67 : Recettes et dépenses prévues pour l'activité en 1991-1992

(en milliers de dollars)	Dépenses					Besoins nets en ressources
	Fonctionnement	Capital	Subventions et contributions	Total	Recettes	
Planification d'urgence et opérations - Surface	330	56	-	386	-	386
Sécurité ferroviaire	10 587	37	13 900	24 524	-	24 524
Transport des marchandises dangereuses	10 937	462	-	11 399	-	11 399
Sécurité routière et réglementation automobile	16 471	2 615	87	19 173	-	19 173
Direction et administration	1 209	30	-	1 239	-	1 239
	39 534	3 200	13 987	56 721	-	56 721

Examen des résultats financiers

Tableau 2-68 : Résultats financiers de 1989-1990

(en milliers de dollars)	1989-1990					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Planification d'urgence et opérations - Surface	385	5	349	5	36	-
Sécurité ferroviaire	25 551	124	39 375	137	(13 824)	(13)
Transport des marchandises dangereuses	9 896	114	8 653	117	1 243	(3)
Sécurité routière et réglementation automobile	17 408	132	16, 784	140	624	(8)
Direction et administration	1 049	10	1 257	14	(208)	(4)
	54 289	385	66 418	413	(12 129)	(28)

Explication de la différence : Les besoins financiers réels sont inférieurs de 12,1 millions de dollars, soit de 18,3 %, au budget principal de 1989-1990. Les principales causes de cette diminution sont les suivantes :

En millions de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère

Dépenses de fonctionnement :

- augmentation des besoins liés à la sécurité ferroviaire ; 0,5
- augmentation des besoins liés à la sécurité des véhicules automobiles ; 0,4
- augmentation des besoins liés au transport des marchandises dangereuses ; 0,4
- besoins spéciaux au niveau des salaires et des avantages sociaux. 0,8

Dépenses en capital :

- augmentation des besoins pour l'acquisition des véhicules destinés aux inspecteurs de marchandises dangereuses. 0,1

Subventions et contributions :

- retards dans les projets d'amélioration des passages à niveau ; (3,0)
- retards dans les projets de construction de sauts-de-mouton et déplacement de voies ferrées (11,3)

Années-personnes

- diminution des besoins résultant de retards dans les mesures de dotation provenant en partie du gel de la dotation au Ministère (28 A-P)

Données de rendement et justification des ressources

Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité

Les résultats suivants du programme englobent la plupart des ressources humaines et financières consacrées à cette activité. Les critères d'évaluation de la réalisation se trouvent sous les rubriques suivantes de la sous-activité. Les résultats attendus de l'utilisation des ressources par l'activité de surface comprennent :

- la disponibilité du transport civil de surface dans le cas d'urgences nationales ;
- l'amélioration de la sécurité ferroviaire en diminuant le nombre de lacunes au chapitre de la sécurité du matériel et de l'infrastructure des chemins de fer ; la diminution du nombre d'accidents de transport ferroviaire et du nombre de tués en résultant, particulièrement aux passages à niveau ;

- la diminution du nombre et de la gravité des accidents et des incidents de transports mettant en cause des marchandises dangereuses ;

- la diminution des décès, des blessures et des dommages matériels causés par l'utilisation de véhicules automobiles;

- la diminution de la consommation de carburant et des émissions de gaz d'échappement et d'évaporation pour les véhicules automobiles neufs.

Les principales variables qui ont influé soit sur les ressources affectées à cette activité, sur les résultats prévus ou sur ces deux facteurs, sont :

- les volumes de trafic ferroviaire et routier;

- le nombre de tonnes de marchandises dangereuses transportées et le nombre des aires de manutention et d'entreposage de ces marchandises;

Planification d'urgence et opérations - Surface

Le tableau 2-69 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-69 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	**330**	388	347	255	258
Dépenses en capital	**56**	115	38	-	-
	386	503	385	255	258
Années-personnes	**5**	6	5	5	4

La Direction de la planification d'urgence et opérations - Surface est chargée d'élaborer des plans d'urgence, des modalités de fonctionnement, des organisations et des installations afin que les réseaux et les installations de transport ferroviaire, routiers et par traversiers, nécessaires au réseau de transport national soient efficaces et rentables pour répondre adéquatement aux urgences nationales en temps de paix et prendre les dispositions de protection civile nécessaires en cas d'urgence internationale ou de guerre. La Direction est également responsable du premier système de rapport sur les accidents et incidents ferroviaires et sert de point central pour toutes les questions de sécurité de l'activité Surface.

L'affectation des ressources permet le lancement des activités de protection civile en cas d'urgence pour les secteurs ferroviaires, routiers, et de cabotage du système national de transport. Ces activités comprennent, notamment, la planification au Ministère, avec d'autres ministères, d'autres pays, l'OTAN et l'industrie.

Sécurité ferroviaire

Le tableau 2-70 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-70 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	**10 587**	10 903	9 217	2 658	479
Dépenses en capital	**37**	253	116	16	-
Subventions et contributions	**13 900**	16 602	16 218	14 602	7 173
	24 524	27 758	25 551	17 276	7 652
Années-personnes	**132**	131	124	40	6

Avec la proclamation de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la responsabilité de la sécurité ferroviaire est passée, le 1er janvier 1989, de l'Office national des transports à Transports Canada. Afin de s'acquitter de cette tâche, le Ministère a déployé des ressources pour que les efforts soient concentrés sur les secteurs où la sécurité est une priorité : l'entretien de l'équipement, l'exploitation des chemins de fer et les travaux techniques. Le tableau 2-71 montre les types et les niveaux de services fournis par l'inspection ainsi que l'administration des programmes de sécurité à l'Administration centrale et dans cinq bureaux régionaux du pays. De plus, le Ministère administre un programme de contributions, dont le budget annuel est de 10 millions de dollars, pour financer des améliorations aux passages à niveau, comme les dispositifs automatiques d'avertissement. On continuera d'accorder une grande priorité à l'amélioration des conditions de sécurité aux passages à niveau. Les améliorations dans ce domaine, auxquelles la Direction de la sécurité ferroviaire a contribué, sont présentées au tableau 2-72.

Les activités susmentionnées de la Direction générale de la sécurité ferroviaire ont permis de faire tomber à un niveau record le nombre d'accidents enregistré dans l'industrie ferroviaire au Canada, qui connaît une diminution constante depuis quelques années. De 1980 à 1989, il y a eu une tendance à la baisse du nombre total d'accidents ferroviaires par rapport au volume des activités ferroviaires. Le nombre d'accidents ferroviaires par millions de milles ferroviaires a donc diminué de 25 % environ au cours de cette période. Voir le tableau 2-73.

Tableau 2-71 : Données de rendement - Sécurité ferroviaire

	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990
Surveillance de l'équipement			
Inspections des unités motrices	3 800	3 860	3 827
Inspections des wagons	37 000	38 960	34 528
Inspections des voitures	1 100	1 000	839
Inspections des chaudières de chauffage et des réservoirs d'air des trains	700	705	1,128
Inspections des freins des trains	500	425	307
Exploitation ferroviaire			
Trajets en train et postes de régulation visités	1 069	877	757
Points de changement de vitesse inspectés	450	625	668
Nombre de comités d'hygiène et de sécurité au travail conseillés	216	60	106
Nombre d'inspections du milieu de travail	1 650	1 650	1 659
Nombre d'enquêtes sur des cas de danger	50	50	57
Nombre de refus de travail réglés par médiation	8	7	6
Ingénierie			
Inspections détaillées de la voie (milles)(draisines)	10 000	10 000	9 700
Inspections de la voie (train/voiture de contrôle)	5 000	5 000	5 500
Inspections de ponts (superficielles)	2 000	2 000	400
Inspections de ponts (détaillées)	35	35	40
Inspections d'ouvrages de franchissement	7 500	7 500	5 850
Milles de systèmes de signalisation commandés par le train	5 400	5 400	3 950
Programmes de sécurité			
Nombre de recommandations découlant des enquêtes d'accident	200	200	100
Modifications apportées aux règlements, normes, règles et exemptions	15	15	6
Demandes de projet de sécurité	40	20	10

Note : On ne dispose pas d'une période de cinq ans étant donné que la sécurité ferroviaire relève de Transports Canada depuis janvier 1989 seulement.

Tableau 2-72 : Nombre de décès, de blessures et d'accidents survenus à des passages à niveau

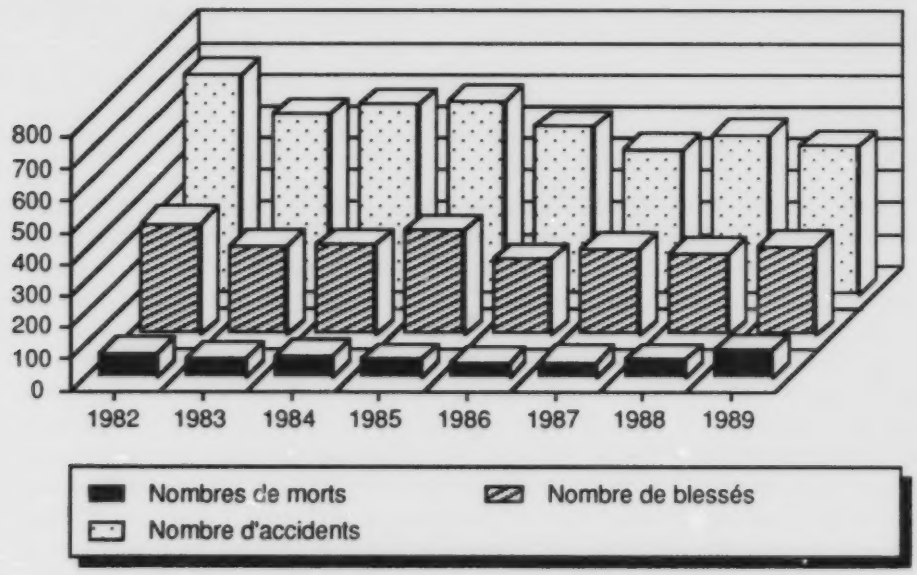
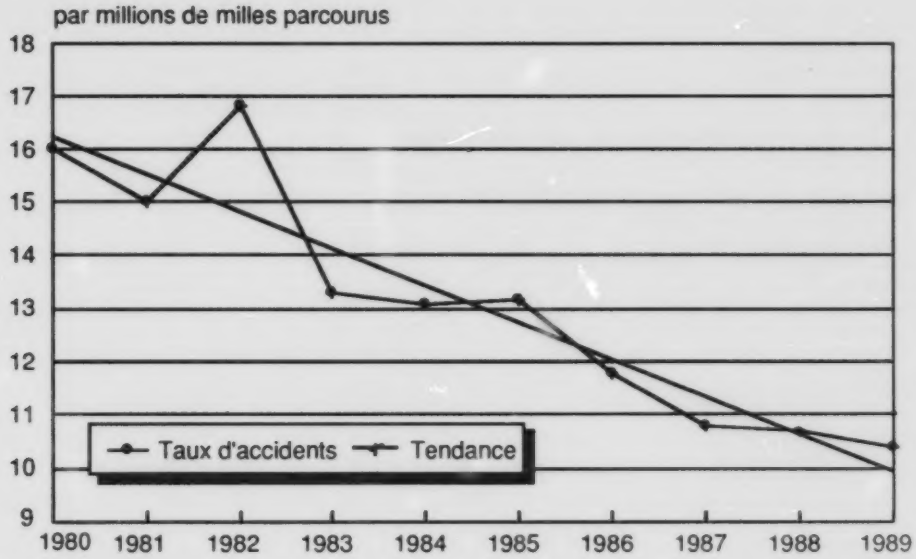


Tableau 2-73 : Accidents ferroviaires par millions de train-milles



Transport des marchandises dangereuses

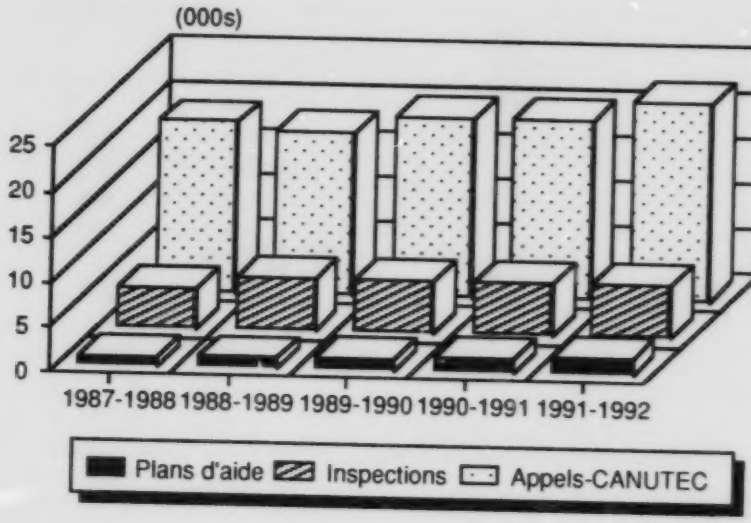
Le tableau 2-74 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-74 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	**10 937**	11 005	9 210	7 502	9 501
Dépenses en capital	**462**	319	438	464	179
Subventions et contributions	**-**	-	248	159	196
	11 399	11 324	9 896	8 125	9 876
Années-personnes	**134**	134	114	116	115

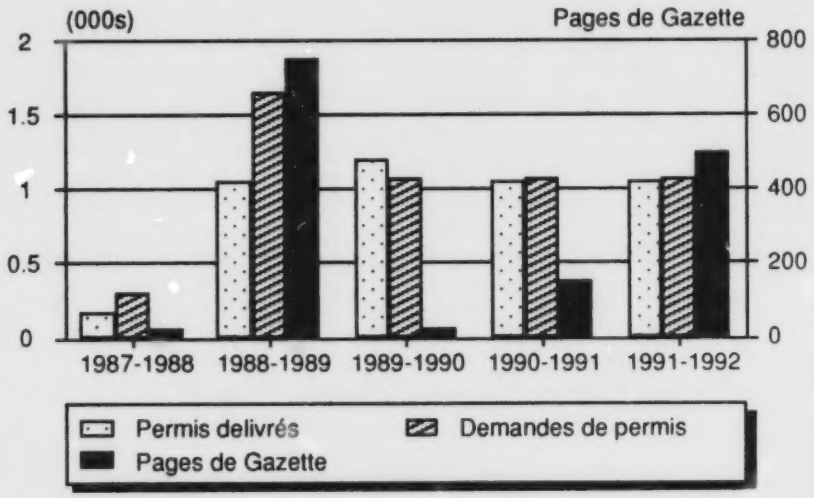
Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) reçoit en moyenne 20 000 appels par année. Il offre 24 heures sur 24 un service bilingue d'aide à la communication et d'information sur la réglementation et les produits chimiques. Une augmentation modeste (10 %) est prévue pour 1991-1992, principalement en raison de la plus grande sensibilisation au programme de transport des marchandises dangereuses atteinte grâce à des publications et de la formation. Les inspecteurs des marchandises dangereuses de l'Administration centrale et des six bureaux régionaux continueront de faire appliquer la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et ses règlements au moyen de la sensibilisation, de l'inspection et des programmes d'application des règlements. En 1989-1990, 5 860 inspections ont été faites par les 30 inspecteurs actuels et on prévoit que ce niveau se maintiendra. De plus, environ 1 800 Plans d'intervention d'urgence (PIU) devraient être examinés en 1991-1992. Ceci représente une augmentation de 80 % par rapport aux 1 000 PIU examinés en 1987-1988. Le tableau 2-75 montre le niveau de service offert par CANUTEC et les inspecteurs.

Tableau 2-75 : Conformité et performance de la capacité d'intervention en cas d'urgence - marchandises dangereuses



On continuera à délivrer des permis de niveaux équivalents ou des permis d'exemption de certaines dispositions du Règlement sur le TMD. On prévoit recevoir et traiter 1 000 nouvelles demandes. De plus, 27 millions de cargaisons représentant 210 millions de tonnes de marchandises dangereuses devraient être transportées. Il y aura une importante augmentation du nombre de pages publiées dans la Gazette du Canada, Parties I et II en raison des importantes modifications proposées à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et à son règlement en 1991-1992. Ces modifications porteront, entre autres, sur les normes de sécurité pour la fabrication d'emballages, de cylindres et de réservoirs, les exigences de sécurité pour la manutention, les offres de transport par les expéditeurs et le transport des marchandises dangereuses. En outre, la combinaison du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par rail (ancien Livre rouge de la CCT) au Règlement sur le TMD se poursuivra et ce projet s'étendra sur une période de deux à trois ans. Le tableau 2-76 montre la charge de travail que représentent les Règlement et les permis.

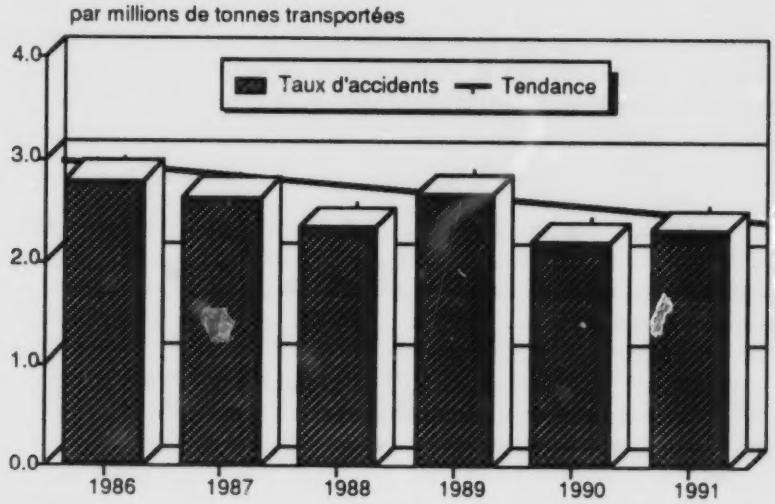
Tableau 2-76 : Règlement sur les marchandises dangereuses et délivrance de permis



Voici d'autres activités à venir : prestation d'un service d'information sur les exigences de réglementation, formation d'inspecteurs des marchandises dangereuses provinciaux, prestation de conseils concernant les mesures correctrices en cas d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses et délivrance de certificats pour les véhicules qui transportent des matières explosives. Des documents de sensibilisation et d'information sur les programmes sont élaborés et publiés grâce aux activités de la Direction générale. Ces publications ont augmenté la sécurité publique en améliorant à la fois l'application des règlements par l'industrie et la sensibilisation du public au programme de transport des marchandises dangereuses.

La lente diminution du nombre d'accidents et d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses par millions de tonnes transportées se poursuit comme le montre le tableau 2-77.

Tableau 2-77 : Accidents de transport de marchandises dangereuses à déclarer par millions de tonnes



Sécurité routière et réglementation automobile

Le tableau 2-78 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-78 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	**16 471**	16 112	14 788	14 003	14 437
Dépenses en capital	**2 615**	2 902	2 557	2 924	2 407
Subventions et contributions	**87**	87	63	99	75
	19 173	19 101	17 408	17 026	16 919
Années-personnes	**140**	139	132	138	139

C'est sur le réseau routier qu'ont lieu environ 90 % de tous les accidents mortels de transport (Tableau 2-79). Les occupants de véhicules automobiles sont la catégorie de morts la plus importante. Les programmes fédéraux ont contribué à une baisse marquée du taux de mortalité routière - le nombre de décès pour 10 000 véhicules immatriculés (Tableau 2-80) a diminué de 39 % au cours de la décennie qui a pris fin en 1989. Toutefois, plus de 4 000 personnes sont encore tuées sur la route chaque année; l'accident de la route étant la cause de décès la plus fréquente chez les personnes de moins de 30 ans.

En 1991-1992, plus de 150 véhicules, 1 000 composantes de véhicules et 70 sièges d'auto pour enfants seront mis à l'essai dans le cadre de programmes de surveillance des normes de sécurité et d'émission. Quatre cents entreprises de fabrication ou d'importation de véhicules feront l'objet de vérifications et 1 500 plaintes du public concernant des défauts donneront lieu à une enquête. Environ 800 000 véhicules seront rappelés pour qu'on en corrige les défauts relatifs à la sécurité ou à l'émission et plus de 50 000 sièges d'auto pour enfants seront rappelés pour des problèmes de sécurité. La majorité des rappels pour

des problèmes de sécurité sont le fruit d'enquêtes de l'industrie et de vérifications de la qualité. Cependant, une proportion de plus en plus grande de ce total peut être directement attribuée aux Programmes de la sécurité routière.

Un projet de modification de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles (LSVA)* visant à combiner cette dernière et la *Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile* est en cours. Il s'agit également de faire plusieurs modifications à la LSVA sur l'importation de véhicules usagés, les systèmes de retenue pour enfants et les véhicules tout terrain. Environ 92 % des ressources de cette sous-activité sont consacrées à la sécurité des véhicules automobiles.

Le reste des ressources, soit 8 %, sont dépensées pour réduire les émissions de gaz d'échappement des véhicules automobiles. Les véhicules automobiles représentent la plus grande source de pollution de l'air produite par les humains au Canada (25 % à 30 %). Les niveaux d'émission provenant de cette source diminueront de 30 % à 40 % dès que se fera sentir entièrement l'effet des nouvelles normes sur les émissions pour les camionnettes (entrée en vigueur en 1987) et les véhicules lourds (1988). De nouvelles normes visant les véhicules de tourisme qui seront appliquées entre 1994 et 1996 permettront de réduire encore de 60 % les émissions de NOx par unité et de 29 % celles d'hydrocarbures (HC). Le tableau 2-81 montre la diminution de HC et de NOx obtenue et celle qui est prévue pour la période 1985-1995. Tous les ans, des lignes directrices sont publiées aux fins du Programme facultatif d'économie de carburant du gouvernement et de l'industrie et le rendement de cette dernière est surveillé de près. Chaque année, plus de 700 000 copies du Guide de consommation de carburant sont distribuées au public. Ce programme a permis de réduire de plus de 50 % la consommation de carburant annuelle moyenne du parc de voitures neuves (et une réduction égale de CO_2) depuis 1973.

Tableau 2-79 : Pourcentage de tués par mode de transport

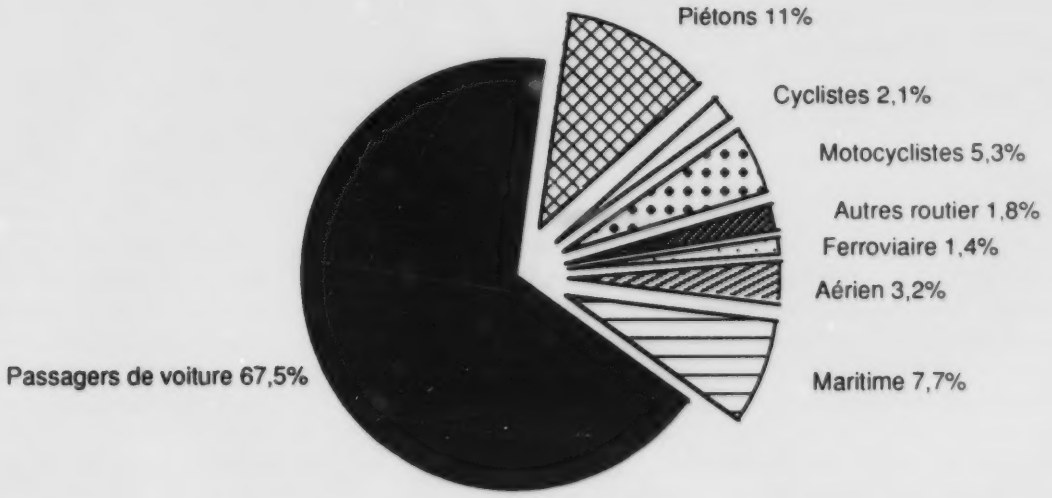


Tableau 2-80 : Taux de décès par 10 000 véhicules automobiles immatriculés

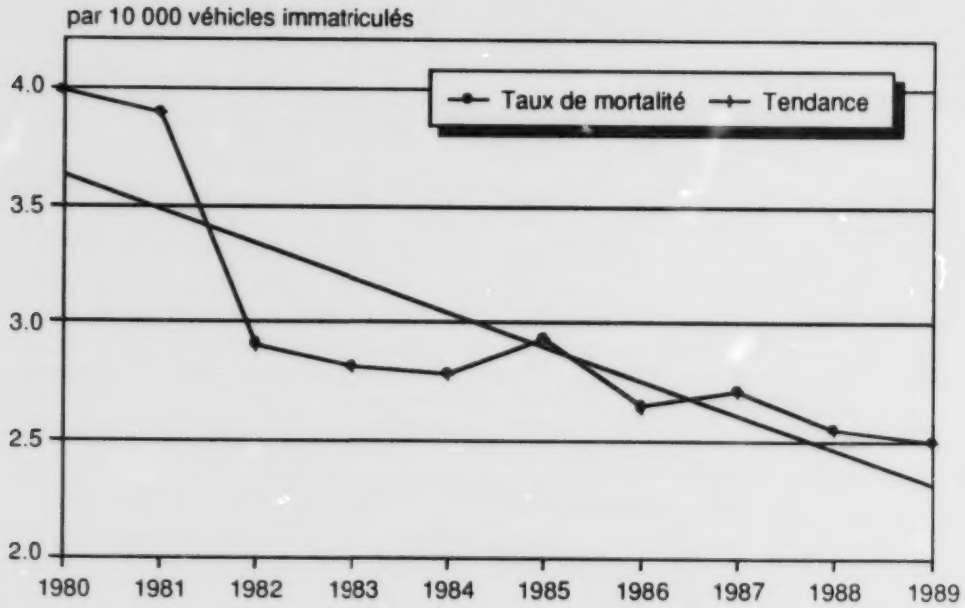
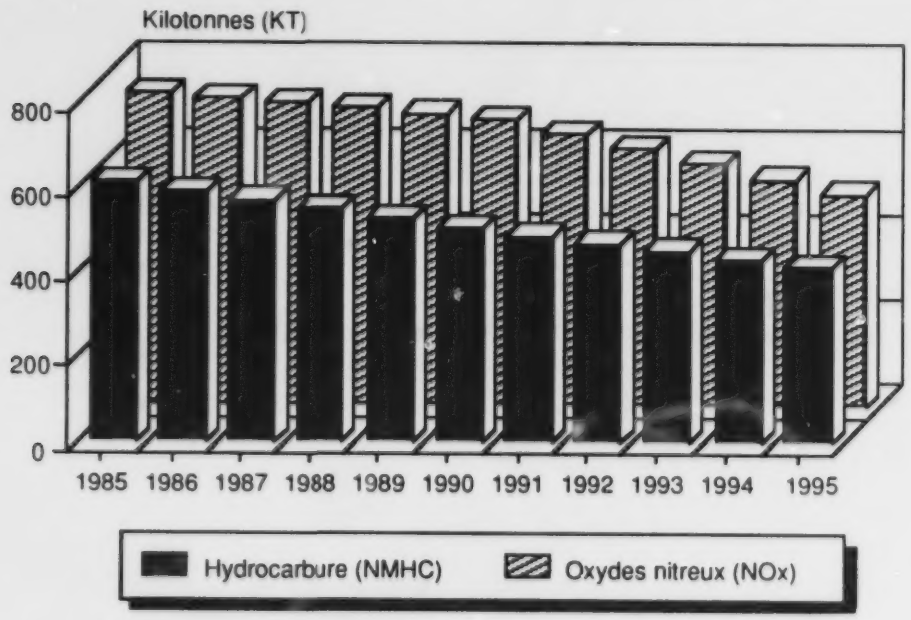


Tableau 2-81 : Niveaux d'émission des véhicules automobiles



y compris les automobiles et les camions légers et lourds

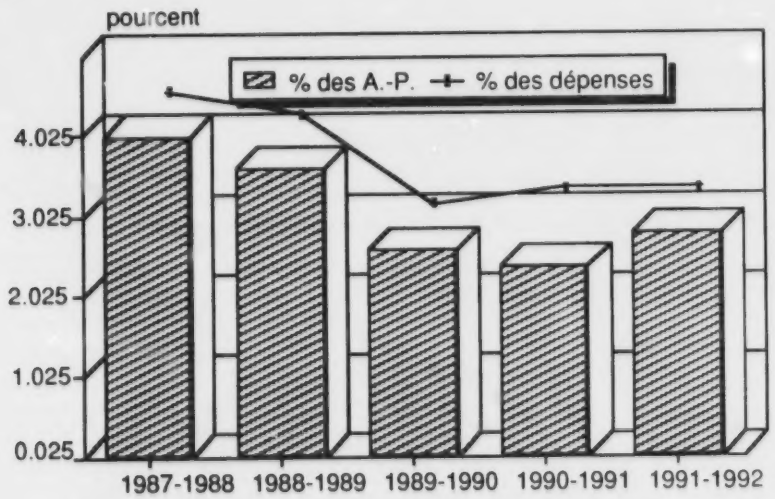
Direction et administration

Le tableau 2-82 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-82 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	**1 209**	1 213	1 006	1 026	1 112
Dépenses en capital	**30**	-	43	96	42
	1 239	1 213	1 049	1 122	1 154
Années-personnes	**12**	10	10	11	11

Tableau 2-83 : Pourcentage du total de ressources de l'activité Surface utilisées par la sous activité Direction et administration



F. Administration du Ministère

Objectif

Assurer la direction globale, la gestion et des services à l'appui des composantes modales et des sociétés d'État de Transports Canada pour concourir au développement et au fonctionnement d'un système national de transport sûr et efficace.

Sous-objectifs

Gestion de l'ensemble du Ministère : Assurer la direction globale de Transports Canada et des sociétés d'État et organismes qui en relèvent pour garantir l'uniformité dans la réalisation des objectifs du gouvernement fédéral et de Transports Canada, particulièrement en matière de sécurité; assurer des services de planification des mesures de sûreté et d'urgence, de soutien juridique, d'affaires publiques et de revue, et de sécurité pour aider la direction du Ministère à atteindre ses objectifs.

Finances et Administration : Assurer les services de gestion financière, de gestion de l'information, du matériel et des marchés et les autres services de gestion pour aider le Ministère à atteindre ses objectifs et à gérer ses programmes de façon économique, efficace et efficiente.

Personnel : Assurer au Ministère une main-d'oeuvre compétente, dûment classifiée et représentative.

Description

L'Activité de l'Administration du Ministère assure la direction et la gestion du Ministère et des sociétés d'État par l'entremise des cabinets du Ministre, du Ministre d'État et du Sous-ministre. Le SMA, Finances et Administration, contrôle et dessert le Ministère au chapitre des finances, de la planification et de la programmation, du recouvrement des coûts et de l'évaluation économique, de la gestion de l'information, des conseils en gestion, des services du matériel et des marchés et de la gestion des installations. Le SMA, Personnel, contrôle et fournit des services centraux de personnel et de formation au Ministère. Citons, parmi les autres services, la vérification interne, la revue et l'évaluation des programmes, les affaires publiques, le contentieux, la sécurité et la planification d'urgence.

Sommaires des ressources

L'Activité de l'Administration du Ministère représente environ 7,7 % du total des dépenses nettes du Ministère pour 1990-1991 et 12,2 % du total des années-personnes.

Tableau 2-84 : Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992		Prévu 1990-1991		Réel 1989-1990		Réel 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Fonctionnement										
Gestion de l'ensemble du Ministère	**30 497**	**352**	35 419	346	32, 082	378	25 921	370	26 804	356
Finances et administration	**66 653**	**1 129**	86 816	1 168	81 763	1 221	73 241	1 320	73 116	1 377
Personnel	**65 958**	**985**	68 941	987	63 841	1 001	58 323	1 003	57 525	1 030
	163 108	**2 466**	191 176	2,501	177 686	2 600	157 485	2 693	157 445	2 763
Dépenses en capital										
Gestion de l'ensemble du Ministère	**149**		314		838		913		1,021	
Finances et administration	**8 982**		12 306		15 200		9 925		5,726	
Personnel	**2 249**		3 510		3 305		2 983		4,434	
	11 380		16 130		19 343		13 821		11 181	
Paiements de transfert										
Gestion de l'ensemble du Ministère	**20**		520		111		20		20	
Personnel	**299**		150		-		-		-	
	319		670		111		20		20	
	174 807		207 976		197 140		171 326		168 646	
Recettes et recouvrement										
Finances et administration	**3 847**		5 260		5 107		4 098		2 229	
Personnel	**5 475**		6 270		5 595		5 426		5 692	
	9 322		11 530		10 702		9 524		7 921	
	165 485		196 446		186 438		161 802		160 725	
Recettes portée au FRC	**300**		300		300		315		1 023	
Années-personnes* : Contrôlées par le CT		**2 466**		2 501		2 600		2 693		2 763
Autres		**18**		13		12		-		-
		2 484		2 514		2 612		2 693		2 763

* Voir p. 3-2 pour plus de renseignements sur les années-personnes. On a commencé à rendre compte des "autres années-personnes" en 1989-90.

Explication de la différence : Pour 1991-1992, les besoins financiers sont inférieurs d'environ 31,0 millions de dollars, soit 15,8 %, à ce qui avait été prévu en 1990-1991. Cette diminution est attribuable principalement aux facteurs suivants :

En millions de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère

Dépenses de fonctionnement :

- augmentation, dans les prévisions 1990-1991, des diverses dépenses de fonctionnement mineures en raison du règlement concernant l'écrasement d'Air India. 1,8
- diminution des besoins de financement pour le Secrétariat aux enquêtes. (1,5)
- diminution attribuable à la réduction de la taxe fédérale de vente (TFV) (1,5)

	En millions de dollars
• diminution attribuable à la réduction des objectifs de frais généraux du Groupe Finances et Administration	(1,2)
• diminution des besoins de financements pour le Groupe de travail sur la cession des aéroports	(0,9)
• diminution du coût des biens et services	(24,6)
Dépenses en capital :	
• diminution des besoins en capital pour 1991-1992 pour	
Personnel	(1,3)
Finances et Administration	(3,3)
• diminution des besoins en capital pour 1991-1992 pour la gestion de l'ensemble du Ministère	(0,2)
Subventions et contributions :	
• réduction des besoins de contributions pour 1991-1992	(0,4)
Recettes et recouvrements :	
• diminution des recouvrements estimés pour 1991-1992	2,2

Explication des prévisions de 1990-1991 : Les prévisions de 1990-1991 pour l'Administration du Ministère se situent à 35,6 millions de dollars, soit 22,1 % de plus que le budget des dépenses de 1990-1991 de 160,8 millions de dollars, et ce, en raison des principaux facteurs suivants :

Budgétaire - Activités du Ministère

Dépenses de fonctionnement :	
• augmentation de 18 années-personnes dans les activités de Sécurité;	1,6
• augmentation en raison du règlement concernant l'écrasement d'Air India;	1,8
• l'augmentation des besoins de fonctionnement est attribuable à une insuffisance de fonds pour les salaires et traitements, à l'établissement du Secrétariat des enquêtes, à la hausse des coûts amenée par la politique du "faire faire", à l'accroissement des fonds attribués aux Affaires publiques et à d'autres augmentations mineures de la charge de travail.	26,9

En millions de dollars

Dépenses en capital :

- augmentation Finances et Administration 5,1

Paiements de transfert :

- augmentation d'une contribution pour une étude de faisabilité sur la cession des aéroports. 0,2

Tableau 2-85 : Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1991-1992

(en milliers de dollars)	Dépenses				Recettes et recouvrement	Besoins de ressources
	Fonctionnement	Capital	Subventions et contributions	Total		
Gestion de l'ensemble du ministère	30 497	149	20	30 666	-	30 666
Finances et administration	66 653	8 982	-	75 635	3 847	71 788
Personnel	65 958	2 249	299	68 506	5 475	63 031
	163 108	11 380	319	174 807	9 322	165 485

Résultats financiers passés

Tableau 2-86 : Résultats financiers en 1989-1990

(en milliers de dollars)	1989-1990					
	Réel		Budget principal des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Gestion de l'ensemble du Ministère	33 031	378	27 866	357	5 165	21
Finances et Administration	91 856	1 221	79 906	1 197	11 950	24
Personnel	61 551	1 001	55 300	945	6 251	56
	186 438		163 072		23 366	
Années-personnes* : Contrôlées par le CT		2 600		2 499		101
Autres		12		18		(6)
		2 612		2 517		95

* On a commencé à rendre compte des "autres" années-personnes en 1989-1990. Voir p. 3-2.

Explication de la différence : Les besoins financiers réels se sont chiffrés à 23,4 millions de dollars, soit 14,3 % de plus que les prévisions du plan initial, principalement à cause des facteurs suivants :

En millions de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère

- diverses augmentations légères de la charge de travail; 6,5

	En millions de dollars
• augmentation des recettes et des frais recouvrés;	(1,6)
• augmentation des activités de la Sécurité;	2,6
• augmentation des besoins en capital;	4,6
• augmentation des besoins en salaires du Personnel, en raison du règlement central;	5,6
• augmentation des besoins en salaires de Finances et Administration.	5,7

Données de rendement et justification des ressources

Résultats de l'activité et liens avec les ressources

Les résultats suivants que l'on prévoit atteindre dans ce programme justifient la plupart des ressources humaines et financières attribuées à l'activité. Les mesures utilisées pour évaluer le degré de réalisation sont données sous chaque sous-activité. Les résultats prévus pour l'application des ressources de l'Activité Administration du Ministère sont, notamment :

- des mesures centralisées rentables visant à mettre les ressources humaines et financières à la disposition des gestionnaires pour les aider à réaliser les objectifs de l'Activité du Groupe.

Voici certaines des principales variables qui influent sur les ressources affectées à l'Activité ou les résultats prévus :

- taux de roulement des employés dans les activités de fonctionnement - volumes de formation;
- instauration de nouveaux systèmes de bureautique intégrés;
- initiatives à l'échelle du gouvernement, par exemple l'APRM et FP 2000, ainsi que des engagements de réduction de déficit antérieurs.

La rentabilité des fonctions auxiliaires du Ministère est évaluée par son rapport avec le total des ressources financières et humaines du Ministère. Voir les tableaux 2-87 et 2-88.

Tableau 2-87 : Rapport entre les dépenses de l'Administration du Ministère et le total des dépenses de fonctionnement du Ministère

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Total pour le Ministère	**1 730 333**	1 833 144	1 676 296	1 528 404	1 489 535
Pourcentage de différence - année précédente	**-5,6**	9,4	9,7	2,6	
Administration du Ministère	**163 108**	191 176	177 686	157 485	157 445
Pourcentage de différence - année précédente	**-14,7**	7,6	12,8	-	
Pourcentage du total	**9,4**	10,4	10,6	10,3	10,6

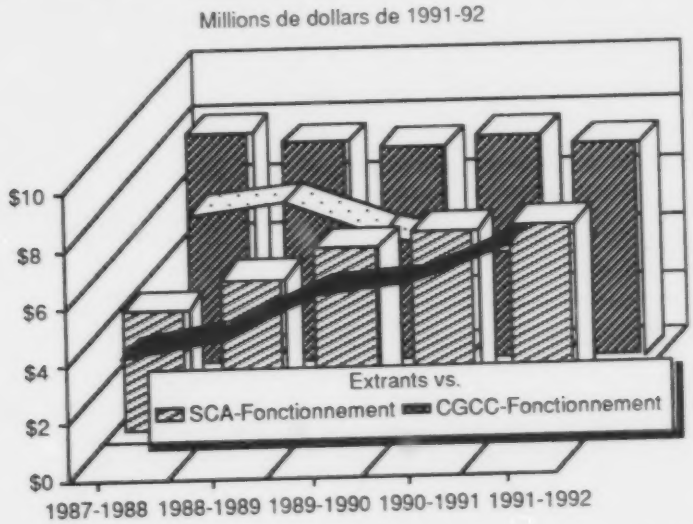
Tableau 2-88 : Rapport entre les années-personnes affectées à l'Administration du Ministère et le total des années-personnes* pour l'ensemble du Ministère

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Total pour le Ministère	**20 133**	20 228	20 096	120 044	20 908
Pourcentage de différence - année précédente	**-0,5**	0,7	-1,7	-2,2	
Administration du Ministère	**2 466**	2,501	2 600	2 693	2 763
Pourcentage de différence - année précédente	**-1,4**	-3,8	-3,5	-2,5	
Pourcentage du total	**12,2**	12,4	12,9	13,2	13,2

* Limitées aux années-personnes contrôlées par le CT.

L'une des principales responsabilités permanentes de la fonction Administration est de fournir des installations et des cours pour répondre aux besoins de formation technique et opérationnelle des Groupes Aviation et Marine, notamment la formation des contrôleurs de la circulation aérienne et des élèves-officiers de la Garde côtière. Le tableau 2-89 précise les coûts de fonctionnement (en dollars constants de 1991-1992) pour la formation des contrôleurs à l'Institut de formation de Transports Canada (IFTC) à Cornwall, et la formation des élèves-officiers au Collège de la Garde côtière (CGCC) à Sydney. Le graphique met en relief le nombre d'étudiants qui sont accueillis en termes relatifs, et non par rapport aux volumes. Il est important de noter que les diminutions de la production du CGCC s'expliquent par une baisse de la demande d'officiers subalternes de la part du client. Ces données ne tiennent pas compte du transfert du Centre de formation maritime, de l'IFTC au Collège, et des récentes initiatives visant à donner au Collège de nouveaux programmes de formation maritime. Cependant, on espère que tous les nouveaux programmes continueront de mettre l'accent sur la technologie maritime.

Tableau 2-89 : Coûts de fonctionnement et de formation technique/Production



Un système financier intégré est en voie de conception afin d'améliorer la gestion des ressources et la prise de décisions. Il aura pour objet principal de fournir des donnés circonstancielles, précises, pertinentes et faciles d'accès. Tous les paliers de gestion disposeront de donnés pertinentes et à jour pour prendre des décisions et exercer des contrôles de gestion. On vise à le mettre en oeuvre en 1995, et le total des frais de mise au point est estimé à 21 millions de dollars, dont 17,6 millions en acquisitions d'immobilisations.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Le tableau 3-1 présente les dépenses nettes du programme de Transports Canada par article courant. Y figurent, en 1989-1990 seulement, les dépenses et les recettes du fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes. A compter du 1er avril 1991, le Fonds est éliminé et les ressources seront integrées dans les crédits.

Tableau 3-1 : Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévision 1990-1991	Réel* 1989-1990
Personnel			
Traitements et salaires	**958 693**	977 335	939 900
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**148 518**	145 552	118 760
Autres coûts	**35 709**	40 583	34 757
	1 142 920	1 163 470	1 093 417
Biens et services			
Transports et communications	**107 572**	124 955	127 342
Information	**14 590**	10 812	17 383
Services professionnels et spéciaux	**201 034**	241 661	371 707
Location	**15 149**	19 240	17 597
Achat de services de réparation et d'entretien	**93 475**	100 459	156 701
Services publics, fournitures et approvisionnements	**141 774**	158 634	155 214
Paiements aux sociétés d'État	**659 764**	660 150	868 983
Autres subventions et paiements	**13 819**	13 913	142 616
	1 247 177	1 329 824	1 857 543
Total des dépenses de fonctionnement	**2 390 097**	2 493 294	2 950 960
Capital			
Terrains, bâtiments et ouvrages	**235 257**	234 599	153 772
Machines et matériel	**428 341**	338 350	271 156
Total des dépenses en capital	**663 598**	572 949	424 928
Paiements de transfert**	**234 550**	239 530	251 337
Dépenses totales	**3 288 245**	3 305 773	3 627 225
Recettes à valoir sur le crédit/fonds renouvelable	**1 139 966**	1 083 773	1 154 677
Total - Dépenses budgétaires nettes	**2 148 279**	2 222 000	2 472 548
Postes non budgétaires (Prêts, dotations en capital et avances)	**-**	-	17 260
	2 148 279	2 222 000	2 489 808

* Données sur les Comptes publics - la colonne de 1989-1990 du tableau 3-1 expose des données inférieures de 269,8 millions de dollars relativement aux dépenses réelles en capital, sur une base de crédit. Les articles courants de dépense ne tiennent aucun compte distinct de cette partie des traitements, salaires, transports, communications et services professionnels et spéciaux etc., pour lesquels un budget est établi, dépensé et imputé au crédit des immobilisations et au capital dans le fonds renouvelable des aéroports. Les données pour 1990-1991 et 1991-1992 tiennent compte du partage approprié, tout comme le font toutes les autres données en capital pour 1989-1990 qui sont énoncées ailleurs dans les sections 1, 2 et 3.

** Tient compte d'un paiement statutaire pour le pont Victoria.

*** La réduction progressive du fonds renouvelable des aéroports occasionne une réduction permanente des recouvrements internes et la fin du programme des subventions en lieu de taxes. Pour 1989-1990, ceci réduit de 114,4 millions de dollars les recettes imputées au crédit, et,de 21,4 millions de dollars des dépenses L'effet est intégré dans toutes les années et dans tous les autres tableaux de la partie III.

2. Besoins en personnel

Le tableau 3-2 ventile le nombre d'employés par activité tandis que le table 3-3 montre les années-personnes et la provision pour le traitement moyen par catégorie. Les dépenses en personnel représentent 31,5 % des dépenses brutes totales du Programme. Depuis 1984-1985, Transports Canada a réduit ses années-personnes de 10,8 %.

Tableau 3-2 : Besoins en années-personnes par activité

	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990
Politiques et Coordination	**315**	306	309
Marine/Garde côtière canadienne	**5 957**	5 997	5 862
Aviation	**7 057**	7 120	7 048
Aérports	**3 915**	3 939	3 892
Surface	**423**	420	385
Administration du Ministère	**2 466**	2 501	2 600
Années - personnes :			
- Contrôlées par le CT	**20 133**	20 283	20 096
- Autres	**18**	13	12
	20 151	20 296	20 108

Tableau 3-3 : Détails des besoins en personnel

	Années-personnes contrôlées			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement moyen
	1991-1992	1990-1991	1989-1990		1991-1992
Gestion	**301**	268	277	59 000 - 132 700	80 945
Scientifique et professionnel					
Architecture et planification urbaine	**6**	6	7	20 623 - 74 884	58 429
Chimie	**12**	12	9	18 666 - 66 672	50 109
Economie, sociologie et statistique	**103**	99	100	20 000 - 79 367	61 071
Enseignement	**36**	34	33	17 989 - 69 331	43 485
Génie et arpentage	**563**	551	550	27 613 - 74 810	58 695
Bibliothéconomie	**10**	7	7	25 371 - 60 147	41 829
Science physique	**25**	10	10	21 430 - 73 473	55 452
Psychologie	**4**	3	3	30 390 - 70 774	56 346
Recherche scientifique	**-**	2	2	34 343 - 83 351	-
Administration et service extérieur					
Services administratifs	**1 085**	1 029	971	17 470 - 72 817	45 029
Administration des systèmes informatiques	**161**	193	196	22 310 - 73 032	46 666
Administration financière	**227**	230	203	15 516 - 69 789	40 553
Services d'information	**66**	54	51	17 329 - 65 839	52 931
Organisation et méthodes	**20**	22	23	17 121 - 67 800	53 445
Gestion du personnel	**194**	218	204	16 390 - 67 273	48 621
Administration des programmes	**812**	813	770	17 470 - 72 817	48 289
Achat et approvisionnement	**114**	110	103	16 292 - 68 218	41 846
Technique					
Opérations des aéronefs	**588**	536	541	45 127 - 72 037	60 424
Contrôle de la circulation aérienne	**2,102**	2 050	1 928	18 444 - 78 000	60 253
Dessin et illustration	**98**	111	110	19 852 - 51 443	37 250
Soutien de l'enseignement	**2**	2	2	13 679 - 36 392	34 023
Electronique	**1 648**	1 529	1 561	20 736 - 66 964	47 973

	Années-personnes contrôlées			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement moyen 1991-1992
	1991-1992	1990-1991	1989-1990		
Génie et soutien scientifique	440	269	255	17 919 - 64 912	47 481
Technique générale	860	821	794	16 124 - 71 058	41 604
Photographie	2	2	2	21 951 - 39 999	30 999
Opérations radio	1 219	1 201	1 173	18 136 - 63 111	39 737
Officiers de navire	880	890	880	25 218 - 67 311	36 828
Soutien des sciences sociales	64	73	65	16 124 - 73 716	40 581
Inspection technique	613	550	541	16 124 - 73 622	51 899
Soutien administratif					
Communications	46	44	50	19 607 - 40 612	30 741
Traitement des données	66	84	108	17 165 - 47 383	31 171
Commis aux écritures et aux règlements	2 219	2 537	2 574	16 504 - 40 509	26 908
Mécanographie	16	8	8	16 163 - 32 250	24 034
Secrétariat, sténographie, dactylographie	642	733	778	16 356 - 40 768	26 942
Exploitation					
Pompiers	666	586	561	28 471 - 56 462	39 233
Manoeuvres et hommes de métier	2 010	2 210	2 321	19 889 - 49 692	32 513
Services divers	151	173	173	16 989 - 51 984	28 797
Chauffage, force motrice et opération de machines fixes	91	83	87	24 167 - 48 482	34 219
Gardiens de phare	206	257	253	20 462 - 37 965	28 371
Equipages de navire	1 635	1 602	1 567	28 044 - 39 744	32 267
Autres	124	266	246		
	20 133	20 283	20,096		

	Autres Années-personnes			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement moyen 1991-1992
	1991-1992	1990-1991	1989-1990		
Gestion	2	2	2	59 000 - 132 700	95 850
Administration et services extérieurs	16	11	10	17 470 - 72 812	45 141
	18	13	12		
Total des années - personnes contrôlées et autres	20 151	20 296	20 108		

* L'expression **"années-personnes"** désigne l'emploi d'une personne pendant une année complète ou l'équivalent (par exemple, l'emploi de trois personnes pendant quatre mois chacune). Une année-personne peut viser les employés rémunérés au tarif des heures normales (au Canada ou à l'étranger), permanents ou non, à temps plein ou partiel, saisonniers, nommés pour une période déterminée ou occasionnels et les autres types d'employés.

Les **années-personnes contrôlées** sont assujetties au contrôle du Conseil du Trésor. À quelques exceptions près, le Conseil du Trésor contrôle directement le nombre d'années- personnes des ministères et organismes énumérés à l'annexe I des parties I et II de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique. Le Conseil du Trésor ne contrôle pas les années-personnes concernant le personnel des ministres nommé en vertu de l'article 39 de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique et toutes les nominations faites en vertu d'un décret. En outre, les années-personnes de certains ministères et organismes peuvent être exemptées du contrôle du Conseil du Trésor. Dans la partie II du Budget des dépenses, les années-personnes contrôlées sont identifiées comme années-personnes "autorisées".

Les **"autres" années-personnes** ne sont pas assujetties au contrôle du Conseil du Trésor mais sont divulgées à la partie III du Budget des dépenses, dans un tableau comparatif avec les années précédentes, à l'appui des dépenses en personnel requises énoncées dans le Budget des dépenses.

Note : Les colonnes des années-personnes présentent la répartition prévue, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées et des autres années-personnes pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitements de chacun des groupes professionnels au 1er octobre 19890. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

3. Dépenses en capital

Le total des dépenses en capital pour 1991-1992 s'élève à 663,6 millions de dollars, comptant pour 30,9 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 3-4 donne un résumé des dépenses en capital par activité et par élément d'immobilisations (c.-à-d. les catégories de grands projets d'immobilisations utilisées pour gérer les dépenses en capital du Ministère).

Tableau 3-4 : Dépenses en capital par activité et par élément d'immobilisations

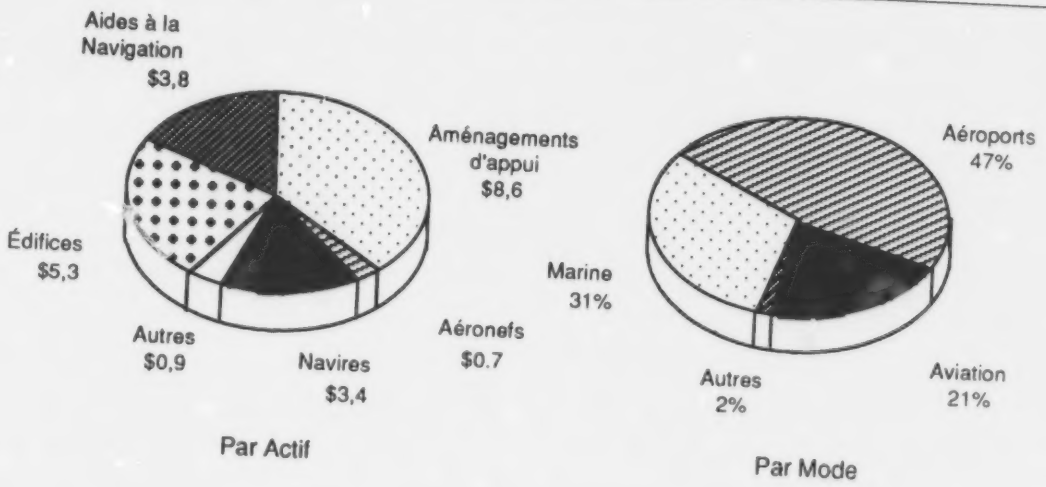
(en milliers de dollars)		**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Pour details voir page
Politiques et Coordination		**1 569**	692	970	
Marine	- Flotte	**46 971**	51 136	99 864	
	- Havres et Ports	**29 019**	38 487	34 958	
	- Autres services de la Garde côtière	**79 804**	61 915	76 861	
	Sous-total Marine	**155 794**	151 538	211 683	3-7
Aviation	- Services de la navigation aérienne	**269 323**	236 900	235 214	
	- Services des aéronefs	**48 197**	5 100	3 345	
	- Autres services du Groupe Aviation	**1 979**	3 700	3 787	
	Sous-total Aviation	**319 499**	245 700	242 346	3-11
Aéroports	- Bâtiments	**67 161**	60 412	84 866	
	- Aires de manoeuvre des aéronefs	**55 421**	49 851	57 978	
	- Aires de manoeuvre des véhicules	**8 662**	7 765	13 121	
	- Autres installations	**40 912**	37 272	61 266	
	Sous-total Aéroports	**172 156**	155 300	217 231	3-17
Surface		**3 200**	3 589	3 192	
Administration du Ministère		**11 380**	16 130	19 343	3-22
		663 598	572 949	694 765	
% de variation par rapport à l'année précédente		**15,8**	-17.5		

Le programme d'immobilisations du Ministère est géré au moyen d'une stratégie d'investissements à moyen terme reposant sur les rénovations et le remplacement des biens existants durant leur cycle de vie. Cette mesure a pour objet de protéger l'existence d'une infrastructure nationale de transport sûre et efficace

mise à la disposition des expéditeurs, transporteurs et des voyageurs. La stratégie prévoit également l'expansion des secteurs touchés par des problèmes de congestion et de capacité insuffisante, notamment aux aéroports internationaux de Vancouver et de Toronto.

Les immobilisations du Ministère dans l'infrastructure nationale des transports sont actuellement évaluées à 22,7 milliards (coût de remplacement), sans compter les immobilisations qui appartiennent aux sociétés d'État. Ces immobilisations et, par conséquent, le programme d'immobilisations du Ministère sont concentrés sur les modes Air et Marine (voir tableau 3-5 ci-dessous). Les modes Route et Chemin de fer, qui relèvent respectivement de la compétence des provinces et des Sociétés d'État, sont financés à même le crédit des subventions et contributions (voir p. 3-28) plutôt que par le crédit des dépenses en capital.

Tableau 3-5 : Valeurs immobilisées - Transports Canada



Total: 22,7 milliards de dollars

Pour l'exercice budgétaire, le Ministère évalue à 111,1 millions de dollars la réduction attribuable au retard de projets d'immobilisations. Cette estimation tient compte du fait qu'il est inévitable que sur le nombre assez élevé de ces projets, certains soient retardés par des indidents indépendants de la volonté du Ministère tels que des conflits de travail, des différends contractuels, la pénurie de matériel, l'insolvabilité d'entrepreneurs, voire les conditions météorologiques. Sur plusieurs années, il est possible par des méthodes statistiques et par appréciation de mesurer l'effet de ces incidents et de prévoir avec assez de précision l'importance du retard de l'ensemble du programme d'immobilisations. Le tableau 3-6 indique l'effet de retards sur le programme d'immobilisations de 1991-1992, par activité. La colonne intitulée "Projets inscrits" est celle des projets figurant aux tableaux 3-7 à 3-10 inclusivement.

Tableau 3-6 : Réduction des dépenses en capital pour retard - Budget des dépenses 1991-1992

(milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992				
	Projets inscrits	Non inscrits	Total du Programme	Réduction pour retard	Total
Politiques et Coordination	-	1 780	1 780	211	1 569
Marine/Garde côtière canadienne	117 212	50 474	167 686	11 892	155 794
Aviation	364 673	29 263	393 936	74 437	319 499
Aérports	128 903	66 481	195 384	23 228	172 156
Surface	-	3 200	3 200	-	3 200
Administration du Ministère	7 276	5 424	12 700	1 320	11 380
Total	618 064	156 622	774 686	111 088	663 598

Dans les pages suivantes, les divers projets d'immobilisations sont ventilés par activité, sous-activité, province et lieu. Lorsque le lieu ne figure pas en caractère gras, c'est que le projet en englobe plusieurs. Les explications du fait que le coût total estimatif de projets a varié de 20 % ou de 1 million de dollars (selon le plus important des deux) font l'objet de notes en bas de page. Enfin, les page 3-22 et suivantes fournissent des détails sur les grands projets de l'État dont est chargé le Ministère.

Tableau 3-7 : Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	Budget des dépenses 1991-1992	Besoins des années futures
PLAN D'INVESTISSEMENT DE LA FLOTTE					
ADMINISTRATION CENTRALE					
Systèmes de navigation maritime					
Restoration d'un hélicoptère MBB BO 105	-	1 791	900	891	-
Redéveloppement d'un système de rapport des activités des navires	-	2 036	486	1 550	-
Déglaçage et opérations dans l'Arctique					
1. Modernisation de navire NGCC Louis S. St. Laurent	95 516	132 495	78 038	30 000	24 457
Recherche et sauvetage maritimes					
ARUN (Remplacement de classe "S") (anciennement remplacement du NGCC Spume)	3 177	3 178	79	2 231	868
Acquisition de 2 bateaux Sar de type 500	44 087	44 088	43 463	625	-
PLAN D'IMMOBILISATIONS À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE (PILT GC)					
TERRE-NEUVE					
2. **Cape Race** - Remplacement du Loran C	11 933	16 570	232	6 723	9 615
Uniformisation des phares Phase I	9 002	9 022	4 069	4 953	-
Placentia Bay Services du trafic maritime Acquisition d'équipement	-	5,317	400	4 917	-
Goose Bay Dragage	-	2 830	30	2 800	-
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Saint John (Fundy) Services du trafic maritime Acquisition d'équipement	-	9 832	100	2 776	6 956

1. et 2. - Voir p. 3-10 pour l'explication de variation de coût total estimatif

Tableau 3-7 : Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	**Budget des dépenses 1991-1992**	Besoins des années futures
PLAN D'IMMOBILISATIONS À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE (suite)					
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Canal de Canso Dispositif d'assèchement	6 198	6 209	388	**3 427**	2 394
QUÉBEC					
Québec Services du trafic maritime remplacement. de radar	6 665	6 675	6 483	**192**	-
Montréal Services du trafic maritime remplacement. de radar	10 452	11 306	8 572	**2 734**	-
ONTARIO					
Installation d'une source d'alimentaticn pour des phares	1 393	1 356	943	**203**	210
COLUMBIE-BRITANNIQUE					
Comox Plan global des stations radio de la Garde côtière	2 752	2 732	127	**1 683**	922
Prince Rupert Plan global des stations radio de la Garde côtière	1 365	1 365	57	**1 208**	100
Fraser River Mur de dérivation - Steveston.	-	13 631	-	**10 722**	2 909
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Iqaluit Centre des opérations.	-	3 344	300	**3 044**	-
3. **Fort Providence** Amélioration de la base.....	2 855	4 056	66	**1 200**	2 790
PLUSIEURS PROVINCES					
Programme d'automatisation des phares.....	16 638	17 449	12 185	**3 884**	1 380
Systèmes de communications sur support en papier pour navires....	3 254	3 304	714	**979**	1 611

3. Voir p. 3-10 pour l'explication de variation de coût total estimatif

Tableau 3-7 : Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	**Budget des dépenses 1991-1992**	Besoins des années futures
PLAN D'IMMOBILISATIONS À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE (suite)					
Acquisition de radiobalises pour la localisation des sinistres (RLS) pour les navires de la GCC	1 708	1 715	457	**210**	1 048
Acquisition de radiogoniomètres VHF pour les navires de la GCC	2 928	3 028	137	**765**	2 126
Remplacement des pupitres de communications à bord des navires	3 825	3 678	3 443	**235**	-
Programme permanent de remplacement de l'équipement de radiodiffusion maritime	2 484	2 484	520	**650**	1 314
Système NAVTEX	4 809	5 047	396	**2 142**	2 509
PLAN DE GESTION DES BIENS DES HAVRES ET PORTS (PGBHP)					
TERRE-NEUVE					
Rigolet					
Reconstruction du quai	2 521	2 521	1 438	**1 083**	-
Argentia					
Reconstruction du quai flottant	8 552	8 552	8 252	**300**	-
Charlottetown					
Reconstruction du quai	1 997	1 871	1 811	**60**	-
QUÉBEC					
Trois Pistoles/Les Escoumins					
Reconstruction du quai. - Étude	863	863	657	**206**	-
Harrington Harbour					
Reconstruction du quai	2 203	2 060	1 957	**103**	-
Tadoussac					
Reconstruction du quai	6 144	6 144	3 094	**2 800**	250
Tête à la Baleine					
Reconstruction du quai	5 252	5 252	361	**4 372**	519
Paspébiac					
Reconstruction du quai	6 903	6 600	4 839	**1 761**	-
St-Ignace de Loyola					
Reconstruction du quai	4 128	3 771	3 441	**265**	65
Les Méchins					
Reconstruction du quai	8 759	8 759	6 230	**2 377**	152
St. Augustin					
Reconstruction du quai	7 400	7 401	6 986	**415**	-
Baie Comeau					
Restauration portuaire	25 884	25 884	11 071	**12 726**	2 087

Explication de changements - Coût total estimatif précédent versus courant - Marine/Garde cotière canadienne

(en milliers de dollars)	De la Page	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Augmentation/ (Diminution)
1. Modernisation du navire NGCC Louis S. St-Laurent L'augmentation du coût provient de l'ajout d'un nombre important de structures d'acier. On a constaté ce besoin après le début du projet. (Le CET révisé a été approuvé le 30 août 19990)	3-7	95 516	132 495	36 979
2. Station Loran-C de Cape Race - Remplacement Les premières prévisions, qui étaient de type C, ont été améliorées à des prévisions de type B.	3-7	11 933	16 570	4 637
3. Amélioration de la base de Fort Providence L'augmentatation est attribuable à examen plus approfond, de l'option choisie puisque toutes les offres recues étaient considérablement plus élevées que les premières prévisions de type B.	3-8	2 855	4 056	1 201

Tableau 3-8 : Details des grands projets d'immobilisations - Aviation

Liste des abréviations et des acronymes utilisés dans l'énumération des projets:

ACC	Centre de contrôle régional
ASDE	Dispositif de détection de l'état des pistes
ATB	Aérogare
ATB/OPS	Aérogare/Exploitation
ATCOPS	Exploitation du contrôle de la circulation aérienne
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
AWOS	Système d'observation météorologique automatisé
BILCOM	Projet de communications bilingues
CAATS	Automatisation du Système Canadien de la Circulation Aérienne
CARS	Station radio d'aérodrome communautaire
CASS	Système de sécurité des aéroports du Canada
CPMS	Système de surveillance de la performance et du contrôle
DCPC	Communications directes Contrôleur-Pilote
DF	Radiogoniomètre
DME	Équipement de mesure de distance
DVOR	Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence Doppler
EDM	Poste de travail électronique pour gestionnaires de service
EDP	Traitement électronique des données
EMD	Détection électronique magnétique
FSS	Station d'information de vol
GAATS	Système automatisé des services de la circulation aérienne de Gander
HF	Haute fréquence
ICCS	Système intégré de contrôle et communications
IF	Repère intermédiaire
IFR	Règles de vol aux instruments
ILS	Système d'atterrisssage aux instruments
JETS	Système en route-terminal conjoint
LOC/DME	Alignement de piste/Equipement de mesure de distance
MACS	Commutateur modulaire de communications aéronautiques
MIDS	Système polyvalent de l'affichage de l'information
MLS	Système d'atterrissage micro-ondes
MODS	Modifications
NDB	Radiophare non directionnel
PAL	Station périphérique
P.IB.A.	Aéroport international Lester B. Pearson
RAMP	Le Programme de modernisation des radars
RATD	Affichage de la circulation aérienne régionale a (simulateurs)
RATSi	Simulateur de la circulation aérienne régionale
RCO	Installation radio télécommandée
R&D	Recherche et développement
RDPS	Système de traitement des données radar
RFSS	Station d'information de vol télécommandée
RVR	Portée visuelle de piste
SCA	Services de la circulation aérienne
SNA	Système de navigation aérienne
TACAN	Système de navigation aérienne tactique
TCU	Unité de contrôle terminale
TELECOM	Télécommunications
TWR	Tour de contrôle
UHF	Ultra hautes fréquences
VHF	Très haute fréquence
VHF-AM	Très haute fréquence - Modulation d'amplitude
VHF-DF	Très haute fréquence/ Radiogoniomètre
VIP/OIDS	Projection d'information/ d'affichage d'information opérationnelle
VOR	Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence
VOR/DME	Radiophare VHF omnidirectionnel /Equipement de mesure de distance
VORTAC	VOR et TACAN co-implantés
VOT	Appareil de vérification de récepteur

Tableau 3-8 : Details des grands projets d'immobilisations - Aviation

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	**Budget des depenses 1991-1992**	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE					
Administration centrale - Ottawa					
Installations combinées du système de navigation aérienne à Ottawa	34 976	34 976	21 420	**10 909**	2 647
Commutateur modulaire des communications aéronautiques (MACS)	48 634	48 634	41 767	**6 516**	351
Achat de simulateurs de formation ICCS	7 407	7 407	287	**6 900**	220
Amélioration et modernisation des operations FSS de Gander	3 382	3 382	2 940	**412**	30
Rech. et dével. - Systèmes de sécurité aéroportuaires	3 923	3 910	3 191	**515**	204
Equipement de communication HF pour stations FSS	2 663	2 663	2 510	**153**	
Emetteurs - récepteurs VHF-AM mobiles	2 793	2 793	671	**1 382**	740
Etude du système de communication pour la surveillance dépendante automatique	2 648	2 648	1 065	**871**	712
Projet d'ingénierie et d'intégration des systèmes	61 500	61 500	32 204	**15 069**	14 227
Radiogoniomètre VHF-DF aides à la navigation	3 902	3 902	2 497	**400**	1 005
Acquisition des systèmes VOR/DME	9 669	9 669	8 947	**722**	
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de soutien	43 010	43 010	10 047	**7 000**	25 963
Programme de remplacement des TACAN	4 455	4 455	1 301	**1 000**	2 154
Acquisition en gros de systèmes VHF/DF	4 175	4 175	3 327	**848**	-
Programme de remplacement des ILS à tubes	6 211	6 211	6 179	**32**	-
Programme de remplacement des ILS à tubes - Phase II	12 469	12 469	11 483	**901**	85
Achat de moniteurs/contrôleurs	5 416	5 416	761	**4 655**	
Achat de systèmes trans-missiomètres	7 528	7 870	57	[illegible]	3 846
ASDE - Phase II	13 800	13 800	13 587	**213**	
Groupes électrogènes sans coupures - acquisition en gros	14 475	14 475	5 856	**5 242**	3 377
Système national de traitement de données de vol	7 724	7 724	7 670	**54**	
Système d'affichage de l'information opérationnelle OIDS-2 et OIDS-1	5 496	5 496	3 552	**1 944**	
Système national de traitement de données de vol - Matériel/ Logiciel de soutien (NFDPS)	2 924	2 924	1 670	**1 254**	
Imprimante de fiche des données progression de vol	1 818	1 818	1 802	**16**	

Tableau 3-8 : Details des grands projets d'immobilisations - Aviation

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	**Budget des dépenses 1991-1992**	Besoins des années futures
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Projet de modernisation des radars (RAMP)	810 504	810 504	687 937	**95 106**	27 461
Acquisition de deux radiophares omnidirectionnels VHF à effet Doppler	1 075	1 075	-	**650**	425
Automatisation du Système Canadien de la Circulation Aérienne	658 658	658 658	55 210	**106 683**	496 765
Système d'Atterrissage Micro-ondes	448 324	448 324	3 783	**3 000**	441 541
Simulateurs régionaux provisoires pour les centres de contrôles régionaux et le centre de formation de TC	2 919	2 919	2 255	**414**	250
Achat de 5 systèmes de conception assistée par ordinateur	-	1 212	1 206	**6**	-
Achat de 120 émetteurs-récepteurs VHF-AM	-	1 089	936	**153**	-
Elaboration de l'ingénierie de la formation automatisé	-	1 936	831	**1 013**	92
Simulateur pour la gestion de l'espace aérien contrôlé par le Canada	-	76 581	-	**7 345**	69 236
Modifications et majoration du système GAATS	2 979	2 979	2 379	**500**	-
Système d'affichage multi-usages d'information de vol (MIDS)	6 991	6 991	6 680	**311**	-
TERRE-NEUVE					
Deer Lake					
Construction d'une nouvelle partie d'un ATB-SNA	1 394	1 394	1 303	**91**	
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Bureau régional de Moncton -					
Systeme automatisé de gestion des données opérationelles d'administration	1 234	1 234	362	**821**	51
Saint John					
Construction de la tour de contrôle	5 343	5 320	341	**3 602**	1 377
QUEBEC					
Bagotville					
Achat et installation d'un VOR/DME	-	2 524	2 340	**170**	14

Tableau 3-8 : Details des grands projets d'immobilisations - Aviation

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	**Budget des dépenses 1991-1992**	Besoins des années futures
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Chevery					
Achat et installation d'un LOC/DME	1 386	1 344	1 321	**23**	-
Dorval					
Remplacer la tour de contrôle	-	9 895	1 238	**6 792**	1 865
Montreal ACC					
Correction des déficiences mécaniques	2 956	2 766	2 751	**15**	-
Quebec					
Consolidation de l'unité TCU au ACC Montréal	-	2 378	965	**1 388**	25
Roberval					
Remplacer la FSS	-	4 187	536	**3 056**	595
Rouyn					
Relocaliser la FSS	2 930	2 930	2 894	**36**	-
ONTARIO					
Kingston					
Remplacer la FSS	2 426	2 402	2 320	**82**	-
1. **Toronto Island**					
Installation du MLS et des structures de soutien	6 577	8 773	6 675	**2 098**	-
MANITOBA					
Winnipeg					
Etablissement d'un nouveau centre de contrôle régional	27 343	27 415	26 991	**122**	302
ALBERTA					
Calgary					
Construction de la tour de contrôle et de l'immeuble des opérations aériennes	16 376	16 376	15 322	**854**	200
Dawson Creek					
Rénovation de la FSS	2 156	2 156	1 907	**249**	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Victoria Inner Harbour					
Etablir nouveau FSS de Victoria Inner Harbour	-	3 747	328	**290**	3 129

1. Voir p. 3-16 pour explication des changements majeurs au coût estimatif

Tableau 3-8 : Details des grands projets d'immobilisations - Aviation

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	**Budget des dépenses 1991-1992**	Besoins des années futures
SERVICES DE VOL					
Administration centrale - Ottawa					
Remise en état de la piste du hangar	1 214	1 214	1	**1 213**	-
Achat d'un Turboréacteur et simulateur	-	59 680	1 432	**32 913**	25 335
Rénover et agrandir/Centre de technologie et de navigation aérienne	2 998	2 983	2 683	**300**	-
Hangar pour services de vols	-	9 626	5	**3 020**	6 601
Modification et amélioration des engins d'aéronefs	-	4 376	-	**4 376**	-
ONTARIO					
Hamilton					
Nouveau hangar pour services de vols	10 490	10 499	195	**10 304**	-
MANITOBA					
Winnipeg					
Nouveau hangar pour services de vols	-	7 062	510	**6 552**	-
REGLEMENTATION AÉRIENE					
Administration centrale					
Système national d'information des transporteurs aériens	-	2 100	2 050	50	-

Explication de changements - Coût total estimatif précédent versus courant - Aviation

(en milliers de dollars)	De la Page	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Augmentation/ (Diminution)
1. Toronto Island - Installer MLS et infrastructure de soutien La société Micronav International Inc (MII), à qui le contrat du projet avait été adjugé, a mené une étude des travaux nécessaires pour achever le projet. La hausse importante des coûts découlant de cette évaluation révèle que le contrat initial avait sous-estimé les travaux à accomplir	3-14	6 577	8 773	2 196

Tableau 3-9 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	**Budget des dépenses 1991-1992**	Besoins des années futures
AÉROPORTS					
SERVICE CENTRAL D'APPROVISIONNEMENT					
Administration centrale - Ottawa					
Émetteurs-récepteurs mobiles	1 359	1 359	442	**879**	38
Émetteurs-récepteurs mobiles	5 159	5 159	1 384	**3 775**	-
Épuration du dépotoir à Gloucester	5 477	5 477	748	**4 729**	-
Programme d'acquisition des souffleuses	-	3 699	284	**3 415**	-
AÉROPORTS INTERNATIONAUX					
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Aéroport international d'Halifax					
Amélioration du système de climatisation de l'aérogare	7 136	7 136	486	**6 450**	200
Construire une route périphique	1 461	1 461	1 446	**15**	-
Construire une salle d'attente pour les navettes - côté nord	2 807	2 807	750	**2 057**	-
QUÉBEC					
Aéroport international de Dorval					
Construction caserne de pompier	3 965	3 965	2 074	**1 891**	-
Réfection de l'aire de trafic	-	13 241	5 186	**7 900**	155
Installer système d'expédition et centre de surveillance	-	1 338	305	**1 033**	-
Relocaliser bassin de glycol et des routes connexes côté-ville	-	9 798	-	**674**	9 124
Réaménagement de la zone d'arrivées publiques - Phase II	-	7 969	83	**375**	7 511
Remplacement/rénovations des systèmes d'information éléctronique	-	2 150	1	**81**	2 068
Réfection/revêtements des routes et stationnements	-	5 303	266	**29**	5 008
Remplacer/installer système sonorisation - aérogare	-	5 480	92	**50**	5 338
Aéroport international de Mirabel					
Réaménager des concessions l'aire stérile	-	2 077	-	**100**	1 977

Tableau 3-9 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	**Budget des dépenses 1991-1992**	Besoins des années futures
AÉROPORTS INTERNATIONAUX (suite)					
ONTARIO					
Aéroport international Lester B. Pearson					
Ressources pour la gestion de projet - aérogare 3	4 710	4 903	4 233	670	-
Modifications à la centrale éléctrique	1 582	1 929	597	1 332	-
Remplacer les dalles du tablier-aérogare 1	8 252	8 216	2 040	568	5 608
Remplacer porte tournante automatique - aérogare 1	2 331	2 334	258	2 076	-
Remplacer équipement de contrôle de bruit	-	2 440	2 429	11	-
Relocaliser système de surveillance de sûreté	-	1 031	981	50	-
Restauration de la piste 06R/24L et installation de lumière	4 565	4 709	284	4 425	-
Modifications majeures à l'aérogare 2	18 070	18 070	13 169	4 901	-
Extension des services dans la zone 2B	4 352	4 388	199	4 189	-
Centre d'exploitation d'aéroport	3 790	3 427	2 817	610	-
Remplacement des dalles de l'aire de trafic - aérogare 2	2 135	2 135	138	1 997	-
Aéroport international d'Ottawa					
Amélioration du drainage des eaux de pluie	-	1 195	1 192	3	-
Améliorer des voies de circulation 49 et 51	3 649	3 649	20	3 479	150
ALBERTA					
Aéroport international de Calgary					
Système de contrôle d'accès automatique	-	1 293	-	181	1 112
Parc industriel aéronautique, étape 1	1 795	1 795	1 789	6	-
Aéroport international d'Edmonton					
Remplacement des dalles de bétons de l'aire de trafic	1 872	1 871	878	993	-
Enlever l'amiante et rénover les étages 4 à 7	-	4 965	209	4 039	717
MANITOBA					
Aéroport international de Winnipeg					
Enlever l'amiante/rénovations commerciales/l'édifice administratif	-	7 068	313	6 060	695

Tableau 3-9 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	Budget des dépenses 1991-1992	Besoins des années futures
AÉROPORTS INTERNATIONAUX (Fin)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Aéroport international de Vancouver					
Planification du développement de l'aérogare	1 445	1 445	941	504	-
Construire l'aire de circulation - chemin Jericho	2 870	2 869	1 551	1 318	-
Agrandir l'aire de mouvement 6	5 863	5 753	1 984	3 769	-
Étude d'impact sur l'environnement	2 499	2 499	2 262	237	-
Agrandir la jetée nord-ouest de l'aérogare	7 504	8 471	646	7 825	-
Repaver la voie de circulation "L", salle d'attente et tablier VI	-	3 390	152	3 238	-
Modifier les sorties d'incendie/ les portes de sûreté	1 031	1 031	330	701	-
Construire chemin sous-division Jericho	3 114	3 114	2 200	914	-
Installer les feux d'approche de haute intensité - piste 12/30	1 018	1 018	44	974	-
Installer une pointe de vente d'aliment - porte 9/10	-	4 643	247	4 396	-
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT					
TERRE-NEUVE					
Deer Lake					
Construire l'aérogare et les installations	5 013	5 013	4 951	62	-
Construire les installations - côté-ville	1 608	1 595	1 393	202	-
Gander					
Remplacer les murs de l'aérogare	3 890	3 890	302	3 400	188
Réamenagement des tabliers I et II	4 000	4 000	2 124	1 876	-
Améliorer le système de distribution d'eau	1 681	1 681	119	1562	-
St. John's					
Repaver le tablier et les voies de circulation	-	1 610	1 542	68	-
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Moncton					
Construire une voie de circulation parallèle, piste 29	-	3 829	-	2 366	1 463

Tableau 3-9 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	**Budget des dépenses 1991-1992**	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
QUÉBEC					
Bureau régional					
Programme de gestion Inuit	2 565	3 123	2 731	**280**	112
Québec					
Remplacer le câble sur les aides visuelles 06/24	1 260	1 688	471	**1 217**	-
Repaver la piste 06-24	4 373	4 418	271	**4 147**	-
Stabiliser accotements piste 06-24	-	4 119	270	**3 849**	-
Restaurer et rattacher le système de distribution d'eau	-	1 130	121	**1 009**	-
Charlevoix					
Repaver piste 15-33 voie de circulation A, tablier 1	-	1 493	15	**122**	1 356
Eastmain					
Restaurer les aires de manoeuvre	-	2 472	96	**2 376**	-
St-Hubert					
Repaver piste 06-24 voies de circulation F,G,H,P,T et stationnement	-	2 925	132	**7**	2 786
ONTARIO					
Hamilton					
Modifications à l'aérogare	2 517	2 025	1 934	**91**	-
London					
Amélioration de la distribution d'eau de l'aéroport et le raccordement au système d'aqueduc municipal	2 797	1 830	1 780	**50**	-
Restaurer système de climatisation/ l'aérogare	1 243	1 243	107	**1 136**	-
Thunder Bay					
Modifications intérimaires à l'aérogare	-	1 585	33	**1 410**	142
Timmins					
Améliorer/agrandir l'aérogare	-	4 660	261	**2 909**	1 490
Windsor					
Systèmes mécaniques de l'aérogare	1 329	1 329	112	**1 217**	-

Tableau 3-9 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	**Budget des dépenses 1991-1992**	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Abbotsford					
Construire bâtiment des services	2 393	2 393	2 389	**4**	-
Boundary Bay					
Réactiver le système d'eau	-	7 064	6 664	**400**	-
Cranbrook					
Repaver la piste 16-34 et voie de circulation A, B et C	2 607	2 118	2 068	**50**	-
Kelowna					
Agrandir la piste	4 862	4 252	3 852	**400**	-
Nanaimo					
Construire aérogare et terrain de stationnement	3 057	3 154	3 150	**4**	-
Victoria					
Agrandir l'aérogare	-	12 514	12 474	**40**	-
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Baker Lake					
Améliorer le chemin d'accès de l'aéroport	1 739	1 556	1 230	**326**	-
Chesterfield Inlet					
Repaver la piste, voie de circulation et tablier	2 009	1 945	1 920	**25**	-
Clyde River					
Amélioration aux aires de mouvement	-	2 790	2 783	**7**	-
Eskimo Point					
Nouvel aérogare	1 128	1 107	202	**905**	-
Hay River					
Repaver la piste 13-31 et le tablier	-	2 291	106	**2 185**	-
Iqaluit					
Repaver les aires de manoeuvre/route d'accès	16 776	16 776	150	**182**	16 444
Norman Wells					
Station de service de vols/ Tablier de l'aérogare	-	4 004	1 834	**2 100**	70

Tableau 3-10 : Détails des grands projets d'immobilisations - Administration du Ministère

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	**Budget des dépenses 1991-1992**	Besoins des années futures
FINANCE & ADMINISTRATION					
Ottawa					
Système financier intégré du Ministère (SFIN)	17 557	17 557	903	**6,111**	10,543
PERSONNEL					
Cornwall					
Systèmes administratifs	2 008	2 008	1 650	**358**	
Formation assistée par ordinateur	2 361	2 361	747	**807**	807

Ajout - Principaux projets d'État

Une certain nombre de projets inscrits au programme d'immobilisations de Transports Canada peuvent être considérés comme principaux projets de l'État. Ils sont énumérés ci-après.

a. Modernisation du NGCC Louis S. St. Laurent

Description : La modernisation du NGCC *Louis S. St. Laurent* a pour objet d'assurer la réalisation des exigences du programme au cours des 20 prochaines années. L'objectif général de cette modernisation est de fournir à la flotte de la Garde côtière canadienne un brise-glace à trois hélices fiable et rentable dont le fonctionnement demande moins de ressources. Les objectifs de la composante sont les suivants : augmenter l'efficacité du brise-glace, réduire sa consommation de combustible ainsi que son équipage, améliorer sa capacité d'intervention, accroître la sécurité des fonctions d'escorteur et remplacer son isolation en amiante par un matériau approuvé. Certaines pièces d'acier rouillées qui ont été découvertes après l'enlèvement des machines devenues inutiles seront aussi remplacées.

Ministère principal et ministères participants

• Autorité principale :	Transports Canada
• Ministère de service :	Approvisionnements et services Canada
• Tiers :	Industrie, Sciences et Technologie Canada

Étapes importantes :

	Dates
• Adjudication du marché de définition (MD)	Janvier 1988
• Présentation de la conception détaillée de l'entrepreneur pour l'approbation du gouvernement	Automne 1988
• Modernisation et livraison du navire	Juillet 1992

Résumé des coûts :

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	**Budget des dépenses 1991-1992**	Besoins des années futures
CCGS Louis S. St.-Laurent - modernisation	132 495	78 038	**30 000**	24 457

Réalisations : Les travaux d'enlèvement d'amiante ont été accomplis en mars 1989 et les travaux de démontage de l'ancien avant ont pris fin en juillet 1989. Les composantes du nouveau système de propulsion ont été livrées au H-DIL, tard en novembre 1990.

Le navire doit quitter le bassin à la fin avril 1991, date à laquelle commencera l'installation des machines de propulsion. La livraison est prévue pour l'été de 1992.

Importance du projet : Étant donné la technologie utilisée, le projet ne présente guère de risques. Pour ce qui est des aspects financiers du marché, H-DII a convenu d'inclure tous les travaux qui pourront être nécessaires pour les cinq principaux systèmes. Dans le cas du remplacement des plaques d'acier, l'État exécutera les travaux "selon les besoins".

b. Projet de modernisation des radars (RAMP)

Aperçu : En juin 1983, le gouvernement a approuvé l'acquisition et l'installation de 24 nouveaux systèmes radar de surveillance de région terminale, de 17 nouveaux systèmes radar secondaires de surveillance autonome, de 29 équipements des installations d'affichage et de 10 systèmes de traitement et d'affichage des données radar.

Résumé des coûts : Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants :

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	**Budget des dépenses 1991-1992**	Besoins des années futures
RAMP	810 504	687 937	**95 106**	27 461

Réalisations : À ce jour, les avantages socio-économiques que procure directement le projet s'élèvent à 187,3 millions de dollars, et les retombées compensatrices à 152,2 millions de dollars. Les avantages que retirent les petites entreprises s'élèvent par ailleurs à 27,3 millions de dollars et les immobilisations sont de l'ordre de 6,0 millions de dollars. Les retombées directes et compensatrices de l'équipement radar et des installations d'affichage dans les régions sont les suivantes :

- Atlantique 14,2 millions
- Québec 95,2 millions
- Ontario 174,3 millions
- Ouest 55,8 millions

Les travaux de génie civil ont été accomplis à 38 emplacements sur 41 un peu partout au Canada. L'équipement des installations radar (RSE) a été installé à 24 emplacements et 16 installations ont été acceptées. Les RSE sont censés entrer en service en 1991-1992. Tous les 10 systèmes de traitement des données radar (RDPS) ont été installés, éprouvés et inspectés. Le premier RDPS est censé entrer en service en janvier 1991. La plupart du matériel de poste d'affichage (DSE) a été livré. L'installation est accomplie à 3 emplacements et elle a été entreprise à un autre.

c. Projet d'automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS)

Aperçu : La stratégie d'acquisition du CAATS a été approuvée en juin 1988 pour des systèmes opérationnels de traitement des données de vol aux 7 centres de contrôle régional, y compris l'équipement périphérique pour 3 unités de contrôle terminal, 60 tours de contrôle d'aéroport et à l'unité de réservation d'altitude, et l'acquisition de postes de travail polyvalents de contrôleur aux 7 centres de contrôle régional et aux 2 unités de contrôle terminal. Il reste aussi à acquérir des systèmes non opérationnels de traitement de données de vol et des postes de travail polyvalents de contrôleur pour la formation opérationnelle régionale à l'Institut de formation de Transports Canada, à Cornwall, pour le Centre de recherche et d'expérimentation à l'aéroport international d'Ottawa, et le Centre des systèmes techniques, à Ottawa.

L'objectif global de ce projet consiste à remplacer l'infrastructure des systèmes existants utilisés dans le traitement et l'affichage des données de vol par un tout nouveau système intégré de contrôle de la circulation aérienne capable de répondre aux exigences qui suivent :

- permettre au Groupe Aviation de réduire considérablement l'augmentation prévue à long terme des coûts de personnel, d'exploitation et d'entretien;
- répondre aux demandes liées à l'expansion future des services de la circulation aérienne à des niveaux appropriés de service tout en assurant le maintien et l'amélioration de la sécurité;
- permettre aux contrôleurs de la circulation aérienne d'accomplir leurs tâches de façon plus efficace grâce à l'utilisation de postes de travail modernes et fiables qui améliorent en outre leur productivité; et
- faire bénéficier les usagers d'avantages importants en réduisant les retards qu'entraîne le système actuel et en fournissant des routes plus efficaces, de meilleures informations sur les mouvements d'aéronefs, et des services de planification de vol améliorés.

L'approbation effective du projet a été obtenue le 23 novembre 1989, pour un coût total estimatif de 658 658 000 dollars. Une analyse complète de rentabilité a été accomplie et elle révèle un taux de 2:1 (avantages : coûts).

Résumé des coûts : Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants :

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	**Budget des dépenses 1991-1992**	Besoins des années future
CAATS	658 658	55 210	**106 683**	496 765

Réalisations : Le contrat a été adjugé à la compagnie Hughes Aircraft of Canada et le travail de conception a été entrepris. La première étude majeure, celle des spécifications du système, a été couronnée de succès en juin 1990.

d. Projet du Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS)

Aperçu : En juin 1985, le Conseil du Trésor approuvait en principe l'adoption du système d'atterrissage hyperfréquences (MLS) comme norme future pour le système de guidage d'approche de précision aux aéroports de Transports Canada. Le Conseil du Trésor déposait une approbation préliminaire de projet (PPA) le 26 juillet 1989 concernant l'achat et l'installation de 147 MLS et du matériel connexe devant être mis en oeuvre en plusieurs étapes. Les ressources prévues selon l'approbation préliminaire seront affectées à l'élaboration de prévisions de catégorie B au cours de la première phase du projet qui consiste à acheter et à installer 40 MLS dont 2 serviront à des fins didactiques. On tentera d'obtenir l'approbation définitive du projet par le Conseil du Trésor à l'été de 1991.

L'utilisation du MLS accroîtra globalement la fiabilité du service d'approche de précision tandis que le brouillage que subissent présentement les stations de radiodiffusion FM sera supprimé. Le MLS favorisera l'automatisation avancée du système de contrôle de la circulation aérienne et constituera l'un des éléments de la solution visant à régler les problèmes de capacité sans cesse croissants que connaîtra l'aéroport dans le futur, en améliorant la sécurité des vols à l'intérieur de l'espace aérien terminal. La collectivité des usagers profitera des principaux avantages que présente l'utilisation du MLS. Il s'agit avant tout des grandes compagnies aériennes commerciales. Les avantages comprennent des diminutions du nombre d'interruptions de vol et des économies de coût afférentes et l'établissement de meilleures conditions de sécurité et de meilleures trajectoires de vol.

Le plan susmentionné correspond à la décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de remplacer, d'ici 1998, l'actuel système d'atterrissage aux instruments (ILS) par le système d'atterrissage hyperfréquences qui constituera la nouvelle norme pour les aéroports internationaux.

Résumé des coûts : Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants :

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	**Budget des dépenses 1991-1992**	Besoins des années futures
MLSP - PPA	3 783	3 783	-	-
Phase I	129 019	-	**3 000**	126 019
Phase II	315 522	-	-	315 522
	448 324	3 783	**3 000**	441 541

Réalisations : La décision du gouvernement d'adjuger le marché du MLS au cours de la phase 1 à la société Microna[illegible] Limited de Sydney (Nouvelle-Écosse) est une occasion de procurer des avantages à la région de l'Atlantique et elle favorisera la création d'emplois.

e. Aérogare 3 de l'aéroport international Lester B. Pearson

Aperçu : Ce projet a pour but de remédier à l'insuffisance critique d'installations d'aérogare à l'intention des passagers à l'aéroport international Lester B. Pearson. Afin d'assurer la livraison rapide de l'aérogare tout en réduisant les immobilisations pour la Couronne, on a demandé au secteur privé de financer, de construire et d'exploiter l'aérogare et toutes les installations connexes.

Ministère principal et ministères participants :

- Autorité principale : Transports Canada
- Entrepreneurs principaux : Propriétaire et exploitant : la société en commandite de l'aérogare 3 (Airport Development Corporation and Lockheed Air Terminal Incorporated)
- Ministère de service : Ministère de la Justice
- Tiers : Revenu Canada - Douanes et accise
  Emploi et Immigration Canada
  Santé et Bien-être Canada
  Agriculture Canada
  Solliciteur général - GRC

Approbation obtenue : L'approbation finale de projet du Conseil du Trésor et le pouvoir de conclure l'entente de développement et de signer les baux à construction ont été reçus en octobre 1987.

Résumé des coûts : La construction de l'aérogare 3 représente actuellement un coût total estimatif de 500 000 000 dollars et elle doit être financée par le secteur privé. Le financement assuré par Transports Canada se limite à 4 903 000 dollars pour la gestion du projet et à 3 742 000 dollars pour les travaux d'immobilisations connexes.

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	**Budget des dépenses 1991-1992**	Besoins des années futures
Gestion du projet	4 903	4 233	**670**	-
Travaux d'immobilisations connexes	3 742	3 742	-	-
	8 645	7 745	**670**	-

Réalisations : Une aérogare comprenant 24 portes avec passerelles d'embarquement et ayant une capacité annuelle de 10 millions de passagers, a été inaugurée en février 1991. L'aérogare satellite avec 5 portes sera terminée au début de 1992.

4. Paiements de transfert

Les paiements de transfert de 234,6 millions de dollars planifiés pour 1991-1992 représentent 10,9 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 3-11 renferme des renseignements sommaires comparatifs sur les niveaux de subventions et de contributions par activité du Ministère. Aux tableaux 3-12 à 3-17 figure une liste pluriannuelle comparative de toutes les subventions et les contributions versées par le Ministère.

Tableau 3-11 : Paiements de transfert par Activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Pour plus de détails voir la page
Politiques et Coordination				
Subventions	**18 756**	17 866	17 035	
Contributions*	**152 341**	158 685	167 222	
	171 097	176 551	184 257	3-29
Marine/Garde côtière canadienne				
Subventions	**19**	19	16	
Contributions	**1 840**	1 695	2 019	
	1 859	1 714	2 035	3-30
Aviation				
Subventions	**29**	29	119	
Contributions	**1 032**	1 277	622	
	1 061	1 306	741	3-31
Aéroports				
Contributions	**42 667**	42 600	47 664	3-31
Surface				
Subventions	**-**	-	150	
Contributions	**13 987**	16 689	16 379	
	13 987	16 689	16 529	3-32
Administration du Ministère				
Subventions	**20**	20	20	
Contributions	**299**	650	91	
	319	670	111	3-32
Total du Ministère				
Subventions	**18 824**	17 934	17 340	
Contributions	**215 726**	221 596	233 997	
Total des paiements de transfert	**234 550**	239 530	251 337**	
% de variation par rapport à l'année précédente	**-2,1**	-4,7		

* Y compris un paiement statutaire de 2 815 000 $ en 1991-1992 concernant la fin de la perception de péages au pont Victoria (2 700 000 $ en 1990-1991 et 3 324 449 $ en 1989-1990).

** Peut inclure des petits erreurs à cause d'arrondisement.

Tableau 3-12 : Détails des paiements de transfert-Politiques et Coordination

(dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990
Subventions			
Transport par eau - Province de la Colombie-Britannique	**18 706 000**	17 816 000	16 984 610
Institute of Risk Research - Université de Waterloo	**50 000**	50 000	50 000
	18 756 000	17 866 000	17 034 610
Contributions			
Études de transport à des universités - EDER - Québec	**-**	1 181 000	1 140 870
Association des routes et transport du Canada	**160 000**	210 000	322 872
Borden Mecantile Co. Ltd.	**-**	168 000	-
Camionnage dans l'Ouest (OTG)	**-**	400 000	-
Initiatives de développement des transports en vertu des EDER - Manitoba	**-**	540	73 586
Transport des personnes handicapées	**600 000**	600 000	564 506
Améliorations de routes en vertu d'accords généraux de développement/EDER			
- Manitoba-Churchill	**-**	-	147 207
- Terre-Neuve	**26 650 000**	37 000 000	43 779 625
- Nouveau-Brunswick	**-**	-	3 378 265
- Québec	**15 055 000**	9 994 000	9 100 972
Île-du-Prince-Édouard Programme d'amélioration des routes	**3 425 000**	2 050 000	1 987 225
Programme d'amélioration des routes			
- Nouvelle-Écosse	**4 671 000**	18 900 000	18 819 614
- Nouveau-Brunswick	**24 569 000**	26 300 000	22 413 809
- Yellowhead	**910 000**	12 938 568	11 080 073
- Terre-Neuve	**8 000 000**	-	-
L'Autoroute 13 - Mirabel/Dorval	**1 500 000**	-	-
Accord sur l'abandon d'exploitation d'un chemin de fer à Terre-Neuve	**26 000 000**	9 200 000	-
Code national de Sécurité pour les transporteurs routiers	**3 643 000**	5 548 900	5 083 172
Services de traversier et de cabotage	**13 755 000**	12 494 000	10 562 226
Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve	**-**	-	3 328 974
Tarifs de transport ferroviaire des grains	**-**	-	8 199 010
Remise en état d'embranchements des Prairies	**-**	-	5 500 000
Location de wagons-trémies - Assistance spéciale	**16 588 000**	15 000 000	14 866 740
Pensions supplémentaires de Terre-Neuve	**2 000 000**	2 000 000	1 681 889
Caisse de Prévoyance de l'Île-du-Prince-Édouard	**2 000 000**	2 000 000	1 866 615
Pont Victoria Jubilee (statutaire)	**2 815 000**	2 700 000	3 324 449
	152 341 000	158 685 008	167 221 699
Total des contributions	**171 097 000**	176 551 008	184 256 309

Tableau 3-13 : Détails des paiements de transfert - Marine/Garde côtière canadienne

(dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990
Subventions			
Subvention à la Writer's Federation of Nova Scotia pour le Evelyn Richardson Memorial Literary Award	**150**	150	150
Subventions aux organismes d'aide aux marins :			
Welland Canal Mission for Sailors	**300**	300	300
Missions to Seamen, Toronto (Ontario)	**300**	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John (N.-B.)	**200**	200	200
British Sailors Society (Canada)	**10 000**	10 000	10 000
Mariner's House of Montreal, Montréal (Québec)	**600**	600	600
Missions to Seamen, section de Lakehead	**300**	300	300
Missions to Seamen, Sarnia et Windsor	**300**	300	300
Seafarers' Club, Prince Rupert (C.-B.)	**300**	300	300
Subvention au Conseil canadien de sécurité	**1 667**	1 667	1 667
Subvention à l'Association des ports et havres du Canada	**5 000**	5 000	2 327
	19 117	19 117	16 444
Contributions			
Contribution à la Croix-Rouge canadienne	**250 000**	300 000	250 000
Paiement aux associations régionales du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime	**1 500 000**	1 300 000	1 007 643
Contribution au programme d'amélioration des routes (pont Laviolette) en vertu de l'entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports/EDER	**-**	-	113 589
Contribution au Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique	**90 000**	90 000	90 000
Contribution au district de Kitimat	**-**	-	15 000
Paiement aux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan relativement aux services maritimes de l'Athabaska	**-**	-	465 000
Contribution à l'organisation maritime internationale (IMO) - Conférence sur la sûreté et la sécurité	**-**	-	10 000
Contribution à l'Université du Québec à Rimouski - Conférence sur les conditions de travail à bord des navires de pêche et la sécurité	**-**	-	17 000
Contribution au gouvernement des T.N.O. relative à une étude des besoins en installation portuaire pour la côte ouest de la Baie d'Hudson	**-**	-	50 000
Contribution au district de Port Hardy	**-**	5 000	-
	1 840 000	1 695 000	2 018 232
Total Transfer Payments	**1 859 117**	1 714 117	2 034 676

Tableau 3-14 : Détails des paiements de transfert - Aviation

(dollars)	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990
Subventions			
Aéro Club du Canada (anciennement Association royale canadienne des aéroclubs)	**25 000**	25 000	25 000
L'Association des Gens de l'Air du Québec	**4 000**	4 000	4 000
Symposium international de Fête aérrienne Canada	**-**	-	90 000
	29 000	29 000	119 000
Contributions			
Ligue des Cadets de l'Air du Canada - Bourse de formation en pilotage	**25 000**	25 000	25 000
Versements à d'autres gouvernements ou à des organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien d'aéroports, d'installations de navigation aérienne et de voies aériennes	**400 000**	650 000	454 706
Contribution au Réseau Aéronef Amateur Canada (anciennement l'Association des constructeurs d'aéronefs amateurs du Canada)	**-**	-	50 000
Contribution à des aéroclubs, à des écoles et à des instructeurs de pilotage	**107 000**	102 000	92 450
Société de Développement de la Baie James (SDBJ)	**500 000**	500 000	-
	1 032 000	1 277 000	622 156
Total des paiements de transfert	**1 061 000**	1 306 000	741 156

Tableau 3-15 : Détails des paiements de transfert - Aéroports

(dollars)	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990
Contributions			
Contribution à l'exploitation d'aéroports municipaux ou autres	**16 177 000**	16 246 000	13 828 200
Contribution pour l'établissement ou l'amélioration d'aéroports municipaux, locaux, locaux commerciaux ou autres et les installations connexes	**30 050 000**	26 354 000	33 836 236
Total des paiements de transfert	**46 227 000**	42 600 000	47 664 436

Tableau 3-16 : Détails des paiements de transfert - Surface

(dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990
Subventions			
Opération Gareautrain	-	-	150 000
	-	-	150 000
Contributions			
Construction de sauts-de-mouton (anciennement déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étagés)	**3 750 000**	6 451 500	9 061 849
Déplacement de lignes de chemin de fer de Regina	-	-	-
Amélioration des passages à niveau	**10 000 000**	10 000 000	7 006 111
Recherche sur l'élaboration de mesures préventives contre les accidents routiers	**87 000**	87 000	87 000
Contributions aux provinces pour des activités liées au transport des marchandises dangereuses	-	-	248 410
Opération Gareautrain	**150 000**	150 000	-
	13 987 000	16 688 500	16 379 265
Total des paiements de transfert	**13 987 000**	16 688 500	16 529 265

Tableau 3-17 : Détails des paiements de transfert - Administration du Ministère

(dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990
Subventions			
Comité de la semaine nationale des transports	**20 000**	20 000	20 000
Contributions			
Études de faisabilité de la cession des aéroports	-	650 000	90 707
Contribution à l'institut international de formation en gestion aéronautique civile	299 000	-	-
Total des paiements de transfert	**319 000**	670 000	110 707

5. Recettes

Transports Canada est autorisé à garder 1 139 966 millions de dollars de recettes en 1991-1992. Ceci réduit les besoins de financement par voie de crédits parlementaires de 34,7 % des dépenses budgétaires brutes de son programme. En outre, certaines autres recettes perçues par Transports Canada ne sont pas disponibles pour le programme et sont directement portées au Fonds du revenu consolidé (FRC).

Le tableau 3-18 présente un sommaire des recettes à valoir sur le crédit et des recettes portées au FRC par activité.

Tableau 3-18 : Sommaire des recettes par Activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	**% du Total**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-199
Recettes à valoir sur le crédit				
Politiques et Coordination	-	-	-	-
Marine/Garde côtière canadienne	**15 044**	**1,3**	14 811	12 678
Aviation	**518 653**	**45,5**	471 131	404 145
Aéroports	**596 947**	**52,4**	586 301	612 731
Surface	-	-	-	
Administration du Ministère	**9 322**	**0,8**	11 530	10 702
	1 139 966	**100,0**	1 083 773	1 040 256*
% de variation par rapport à l'année précédente	**7,8**		3,8	
Recettes portées au FRC				
Politiques et Coordination	**439**		439	73 061
Marine/Garde côtière canadienne	**26 440**		26 800	26 828
Aviation	**4 405**		5 000	5 508
Aéroports	**1 100**		29 100	1 117
Surface	**200**		195	242
Administration du Ministère	**300**		300	300
	32 884		61 384	107 056
Recettes totales	**1 172 850**		1 145 607	1 147 312
% de variation par rapport à l'année précédente	**2.4**		-0.1	

* Le montant réel des recettes nettes en vertu d'un crédit accuse une hausse de 114,4 millions à 1 154,7 millions de dollars. Toutes les données pour les autres années ont été énoncées à nouveau pour indiquer l'élimination du Fonds renouvelable des aéroports en 1991-1992.

Par suite de l'élimination du Fonds renouvelable des aéroports (FRA) le 31 mars 1991, il a fallu énoncer à nouveau les dépenses et recettes antérieures, soit les recettes, les frais récupérés et la Taxe de transport aérien (TTA). Pour conserver une certaine comparabilité entre les données financières et les résultats, la décision de réduire et d'indiquer les crédits à zéro du groupe Aéroports exige que le groupe Aviation reçoive des allocations proportionnées plus élevée au chapitre de la TTA pour toutes les années. (Voir section II, analyse par activité et tableau 3-22 a).

De fait, tous les frais récupérés représentant des frais internes de Transports Canada (114,4 millions de dollars en 1989-1990, 119,4 millions en 1990-1991 et 140,3 millions en 1991-1992) ne figurent plus dans les comptes de recettes.

Un sommaire des recettes, des sommes recouvrées et de la taxe de transport aérien par source, ainsi que par activité, est présenté au tableau 3-19. Les détails concernant des sources précises, de même que des sources générales, de recettes et de sommes recouvrées figurent à la page 3-35.

Tableau 3-19 : Sommaire des Recettes par Source

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990
A. Recettes à valoir sur le crédit et recouvrements			
1. Recettes : Sources extérieures au gouvernement fédéral			
Marine/Garde côtière canadienne	**12 100**	12 400	10 836
Aviation	**35 830**	34 069	32 423
Aéroports	**506 997**	502 700	470 040
Administration du Ministère	**90**	198	79
	555 017	549 367	513 378
2. Recouvrements : Sources au sein du gouvernement fédéral à l'extérieur de Transports Canada			
Marine/Garde côtière canadienne	**2 944**	2 411	1 842
Aviation	**309**	322	362
Aéroports	**1 943**	700	252
Administration du Ministère	**1,511**	2 371	1 435
	6 707	5 804	3 891
3. Taxe de transport aérien			
Aviation	**466 611**	420 440	355 660
Aéroports	**86 490**	81 401	138 088
	553 101	501 841	493 748
4. Recouvrements : au sein du Ministère			
Aviation	**15 903**	16 300	15 700
Aéroports	**1 517**	1 500	4 351
Administration du Ministère	**7 721**	8 961	9 188
	25 141	26 761	29 239
Total des recettes à valoir sur le crédit et recouvrements	**1 139 966****	1 083 773	1 040 256*
B. Recettes portées au FRC***			
Politiques et coordination	**439**	439	73 061
Marine/Garde côtière canadienne	**26 440**	26 800	26 828
Aviation	**4 405**	5 000	5 508
Aéroports	**1 300**	29 300	1 117
Surface	**200**	195	242
Administration du Ministère	**300**	300	300
Total des recettes portées au FRC	**32 884**	61 834	107 056
Recettes totales	**1 172 850**	1 145 607	1 147 312

* Voir note du Tableau 3-18, page précédente.

** Ce montant équivaut à celui indiqué dans le tableau Programme par activité à la page 1-7.

*** Les recettes portées au Fonds du revenu consolidé ne peuvent être utilisées par le Ministère.

Détails sur les principales sources de recettes/recouvrements

Pour avoir une meilleure appréciation de la nature des recettes et des recouvrements de Transports Canada, des détails sont fournis pour les trois activités qui génèrent 99,2 % de tous les montants totaux à recueillir.

Marine/Garde côtière canadienne : Le tableau 3-20 donne les détails des deux types de recettes pour l'activité de la Marine/Garde côtière canadienne.

Tableau 3-20 : Recettes et recouvrements de la Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990
Recettes à valoir sur le crédit			
Réapprovisionnement de l'Arctique	**13 300**	13 600	12 041
Déductions des employés pour la location de logements	**493**	479	412
Activités des ateliers de Prescott	**100**	100	102
Sommes recouvrées auprès du MDE	**29**	29	11
Sommes recouvrées auprès du MPO	**1 118**	600	109
Divers	**4**	3	3
	15 044	14 811	12 678
Recettes portées au crédit du FRC			
Droits de quai et de port	**12 522**	12 583	10 946
Recettes du trafic radiomaritime	**2 899**	2 890	2 664
Droits d'immatriculation et de sécurité des navires	**2 750**	2 250	2 029
Affrètement d'un navire câblier	**7 596**	7 646	6 917
Intérêt sur les investissements	**26**	44	63
Autres	**647**	1 387	4 209
	26 440	26 800	26 828
Total des recettes	**41 484**	41 611	39 506

Aviation et Aéroports : Plus de 97,9 % des recettes à valoir sur le crédit proviennent des activités de l'Aviation et des Aéroports. Voici une analyse des principales sources.

Locations, concessions et stationnement : Les recettes de loyer proviennent de la location d'espaces dans les immeubles (bureaux des lignes aériennes, comptoirs de billets, etc.) et de terrains aéroportuaires aux lignes aériennes et à l'aviation générale. Le loyer se calcule selon un prix fixe par unité d'espace occupé. Les recettes des concessions sont produites par les ventes au détail des restaurants, des entreprises de location de voitures automobiles, des boutiques hors-taxe, de souvenirs et autres. Ces recettes constituent une proportion des ventes ou un paiement annuel forfaitaire minimal garanti. Les terrains de stationnement sont généralement exploités en vertu d'un contrat de gestion. Les droits sont basés sur les tarifs locaux.

Taxe de transport aérien : La taxe est payée par le passager au moment où il achète son billet et s'applique à la plus grande partie du trafic aérien commercial. Revenu Canada (Douanes et Accises)

perçoit la taxe et transfère au Programme les sommes équivalentes aux perceptions. La méthode de répartition des recettes provenant de cette taxe entre les aéroports et l'Aviation fait actuellement l'objet d'une revue dans le cadre de l'élaboration d'une nouvelle politique de recouvrement des coûts du Ministère. Une méthode d'affectation provisoire a été établie pour le groupe Aéroports, selon laquelle le montant de la taxe prévue sert tout juste à réduite à zéro les crédits du Groupe. Le reste de la taxe de transport aérien est affecté à la sous-activité des Services de navigation aéienne du groupe Aviation.

Les autres grandes sources de recettes sont les taxes d'atterrissage des aéronefs et les taxes générales d'aérogare que doivent payer les exploitants d'aéronef utilisant les aérogares des 22 principaux aéroports.

Les tableaux 3-21, 3-22 et 3-22a) donnent d'autres détails sur les recettes et les sommes recouvrées de l'Aviation et des Aéroports, respectivement. Toutes les données présentées reflètent l'abolition du Fonds renouvelable des aéroports en 1991-1992.

Tableau 3-21 : Recettes et recouvrements de l'Aviation

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992					
	Services de la navigation aérienne	Services de la réglementation	Services aux aéronefs	**Total**	Total prévu 1990-1991	Total réel 1989-1990
Recettes						
Vents, location et licences	1 362	664	3	**2 029**	2 024	2 020
Droit en route (international)	32 554	-	-	**32 554**	30 798	29 834
Autres droits de services	287	956	4	**1 247**	1 247	569
Total des recettes	34 203	1 620	7	**35 830**	34 069	32 423
Recouvrements						
Marine/GCC						
- Services d'hélicoptères et de télécommunications	332	-	15 571	**15 903**	16 300	15 700
Service de l'environnement						
- Entretien électronique/Observations météorologiques	294	-	-	**294**	322	225
Autres services à l'extérieur du Canada reliés aux autorisations de réglementation	-	15	-	**15**	-	137
Total des recouvrements	626	15	15 571	**16 212**	16 622	16 062
Taxe de transport aérien	466 611	-	-	**466 611**	420 440	355 660
Total des recettes, Recouvrements et taxe de transport aérien	501 440	1 635	15 578	**518 653**	471 131	404 145
% de variation par rapport à l'année précédente				**10,1**	16,6	

Tableau 3-22 : Recettes et recouvrements des Aéroports

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990
Recettes			
Location	**64 217**	60 600	55 547
Concessions	**200 899**	202 900	186 054
Taxes d'atterrissage	**137 713**	131 100	122 502
Taxes générales d'aérogare	**84 987**	89 700	86 066
Autres	**19 181**	18 400	19 871
Total des recettes	**506 997**	502 700	470 040
Recouvrements :			
Services de navigation aérienne d'entretien	**1 517**	1 500	4 351
Services de l'environnement			
Programme des services de météorologie	**656**	700	252
GRC	**1 287**	-	-
Total des recouvrements	**3 460**	2 200	4 603
Taxe de transport aérien	**86 490**	81 401	138 088
Total des recettes, des recouvrements et de la taxe de transport aérien	**596 947**	586 301	612 731
% de variation par rapport à l'année précédente	**1,8**	-4,3	

Tableau 3-22a) : Nouvel énoncé des frais récupérés et des montants de la TTA par suite de l'élimination du FRA

(en milliers de dollars)	Aviation				Aéroports			
	Prévu 1990-1992	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Recouvrements (Interne)								
Budget des dépenses	114 812	100 842	98 095	83 596	27 800	35 867	40 544	44 081
Prévu/Réel	114 061	100 473	97 471	81 929	24 100	34 614	40 366	43 936
Énoncée à nouveau	16 622	16 062	15 171	13 744	2 200	4 603	5 678	5 710
Différence	(97 439)	(84 411)	(82 300)	(68 185)	(21 900)	(30 011)	(34 688)	(38 226)
Allocation de TTA								
Budget des dépenses	272 172	159 672	143 262	86 776	274 728	331 828	310 238	342 725
Prévu/Réel	227 113	161 920	188 704	87 871	274 728	331 828	310 238	347 133
Énoncée à nouveau	420 440	355 660	336 491	268 024	81 401	138 088	162 451	166 980
Différence	193 327	193 740	147 787	180 153	(193 327)	(193 740)	(147 787)	(180 153)
Total								
Budget des dépenses	386 948	260 514	241 357	170 372	302 528	367 695	350 782	386 806
Prévu/Réel	341 174	262 393	286 175	169 800	298 828	366 442	350 604	391 069
Énoncée à nouveau	437 062	371 722	351 662	281 768	83 601	142 691	168 129	172 690
Total Aviation	95 888	109 329	65 487	111 968	(215 227)	(223 751)	(182 475)	(218 379)
Total Aéroports	(215 227)	(223 751)	(182 475)	(218 379)				
Perte nette par rapport aux recettes en vertu d'un crédit	(119 339)	(114 422)	(116 988)	(106 411)				

6. Prêts, dotations en capital et avances

Il arrive que le gouvernement consent des prêts, des investissements et des avances (LIA) non budgétaire aux sociétés d'État. Les niveaux de LIA ne changent rien aux ressources et aux activités financières du Ministère. Des données récapitulatives figurent au tableau 3-23.

Tableau 3-23 : Prêts, dotations en capital et avances

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990
Prêts			
Politiques et Coordination			
Prêt à la Société du port de Prince Rupert	-	-	17 260

Les divers prêts actuellement non réglés sont résumés au tableau 3-24. L'intérêt perçu sur les prêts est porté au crédit du Fonds du revenu consolidé.

Tableau 3-24 : Prêts impayés - par débiteur et objet

(dollars)	Solde à payer 31 mars 1991	Échéance	Taux d'intérêt	Remboursement 1991-1992 Principal	Intérêt
Politiques et Coordination					
Prêts à la Société canadienne des ports pour les principaux ports suivants :					
St. John's	1 253 280	2000	9,330	81 201	116 931
	792 432	1997	10,015	83 488	79 362
	216 159	1998	9,375	19 335	20 265
	650 255	1998	9,875	57 307	63 627
	2 912 126			241 331	280 185
Halifax	3 486 062	1996	10,000	404 208	313 872
Saint John	6 665 062	2000	12,430	-	826 467
	4 243 084	1998	11,125	-	472 043
	1 973 102	1998	11,000	-	217 041
	4 601 413	1999	11,875	-	546 418
	2 569 795	2005	11,625	-	298 739
	20 052 456			-	2 362 708
Prince Rupert	762 134	2009	9,630	56 637	49 082
Belledune	557 198	2000	6,440	36 518	50 649
Chicoutimi	6 128 530	2000	9,090	459 528	383 033
Montréal	17 179 871	2000	6,250	300 873	1 761 366
Vancouver	3 503 876	2000	7,500	247 675	262 790
	54 582 253			1 746 770	5 461 685

Tableau 3-24: Prêts impayés - par débiteur et objet (suite)

(dollars)	Solde à payer 31 mars 1991	Échéance	Taux d'intérêt	Remboursement 1991-1992 Principal	Intérêt
Politiques et Coordination (Suite)					
Prêts aux Sociétés d'Etat					
Air Canada	77 273 400	1993	7,243	29 270 868	5 076 151
Chemins de fer nationaux du Canada	147 634 337	1999	8,750	14 653 515	12 604 320
	224 907 737			43 924 383	17 680 471
Total - Politiques et coordination	279 489 990			45 671 153	23 142 156
Marine/Garde côtière canadienne					
Prêts à des commissions portuaires					
Hamilton	475 000	2000	4,125	50 000	19 078
Port Alberni	85 165	1991	8,063	85 165	3 167
Prêt à la ville de Montréal					
Tunnel Atwater	99 610	1991	3,125	99 610	4 105
Total Marine/Garde côtière canadienne	659 775			234 775	26 350
Total du programme	280 149 765			45 905 928	23 168 506

7. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses du Ministère ne comprend que les dépenses imputées sur les crédits votés et les paiements statutaires, moins les recettes à porter au crédit. D'autres éléments de coût, de même que les recettes à porter au Fonds du revenu consolidé, doivent aussi entrer en ligne de compte à l'établissement du coût total de fonctionnement du Programme.

Tableau 3-25 : Coût net du Programme pour 1990-1991

(en milliers de dollars)	Budget Principal 1990-1991 (Brut)	Plus autres coûts	Coût total du Programme	Moins recettes	Coût net estimatif du Programme	
					1991-1992	1990-1991*
Total du Ministère	3 288 245	99 705	3 387 950	1 172 850	**2 215 100**	2 243 151
% de variation par rapport à l'année précédente					**-1,3**	

* Les ministères qui fournissent des services sans frais à Transports Canada ne fournissent pas de prévisions de coûts ou de coûts réels. Le coût net du Programme pour 1990-1991 a été calculé par approximation à l'aide des données disponibles.

Le Tableau 3-26 explique en détail les services fournis sans frais au Ministère qui constituent les Autres coûts du Tableau 3-25. Un sommaire des recettes à valoir sur le crédit et des recettes portées au Fonds du revenu consolidé, c'est-à-dire la colonne "moins recettes" ci-dessus, figure au Tableau 3-19, p.3-34.

Tableau 3-26 : Services fournis gratuitement

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Budget de dépenses 1990-1991	Budget de dépenses 1989-1990
Par d'autres ministères			
Logement fourni par le ministère des Travaux publics	**55 598**	42 396	39 638
Services de comptabilité et d'émission de chèques fournis par le ministère des Approvisionnements et Services	**2 091**	2 098	2 151
Cotisations représentant la part des employés des primes d'assurance versées par le Conseil du Trésor	**37 447**	35 234	24 264
Compensations payées aux employés fournies par le ministère du Travail	**4 569**	3 257	3 688
Total des services fournis par d'autres ministères	**99 705**	82 985	69 741

B. Autres renseignements

1. Flotte de la Garde côtière canadienne

Le tableau 3-27 donne une ventillation des coûts d'exploitation de la Flotte par sous-activité. La ventilation des coûts se fonde sur l'utilisation actuelle et prévue de la Flotte.

Tableau 3-27 : Ventilation des dépenses en ressources d'exploitation de la Flotte par sous-activité de la Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**		Prévu 1990-1991		Réel 1989-1990	
	$	**A-P**	$	A-P	$	A-P
Systèmes de navigation maritime	**92 728**	**1 177**	99 907	1 152	86 888	1 174
Deglaçage et opérations dans l'Arctique	**95 060**	**1 030**	98 128	1 018	90 452	1 020
Recherche et sauvetage	**62 719**	**831**	67 621	917	63 191	890
Toute autre	**495**	**12**	.	.	.	.
	251 003	**3 050**	265 656	3 087	240 531	3 084

2. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière

Le tableau 3-28 résume les investissements effectués pour l'acquisition de navires et d'aéronefs.

Tableau 3-28 : Coût de remplacement estimatif de la Flotte de la Garde côtière

(en milliers de dollars)			Coûts de Remplacement estimatif* (en dollars de 1990-1991)
Nombre	Classe de navire	Description	
1	1300	Brise-glace lourd pour le golfe	248 300
7	1200	Brise-glace moyens pour le golfe et les rivières	770 700
10	1100	Gros baliseurs/brise-glace légers	658 000
2	1050	Baliseurs moyens/brise-glace légers	65 800
10	1000	Baliseurs moyens renforcés pour la navigation dans les glaces	510 000
3	900	Petits baliseurs renforcés pour la navigation dans les glaces	125 100
6	800	Petits baliseurs	24 000
5	700	Baliseurs spéciaux de rivière	45 500
6	600	Grandes vedettes de recherche et de sauvetage	359 400
2	500	Vedettes moyennes de recherche et de sauvetage	39 800
7	400	Petites vedettes de recherche et de sauvetage	28 700
1	310	Embarcation de recherche et de sauvetage d'océan	3 100
16	300	Embarcations de recherche et de sauvetage	30 400
2	200	Petites vedettes de recherche et de sauvetage renforcées pour la navigation dans les glaces	7 600
7	100	Petites embarcations de sauvetage	9 100
322		Bateaux de travail de diverses dimensions	34 500
41		Embarcations de sauvetage côtières	32 800
35		Hélicoptères	168 000
4		Aéroglisseurs	40 000
1		Aéronef à voilure fixe	12 500
			3 213 300

* Le coût de remplacement estimatif est basé sur les coûts de remplacement réels récemment engagés ou sur les coûts d'acquisition rajustés pour tenir compte de l'inflation.

3. Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Contexte

Parmi les comptes du transport maritime, figure un compte de fiducie qui permet d'exploiter la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse a été établie le 15 février 1972, à la suite d'une modification à la Loi sur la marine marchande du Canada. Ainsi, les réclamations présentées en raison de pertes causées par les substances polluantes déversées par les navires dans les eaux canadiennes peuvent être payées. Aux termes de la Loi, un montant de 0,15 $ est versé par les transporteurs au regard de chaque tonne d'hydrocarbures chargée ou déchargée dans un port du Canada. Ce montant a été abrogé en vertu d'une modification apportée à la Loi le 1er septembre 1976. Le solde de la Caisse s'établissait alors à 40 189 441 $. Le ministère des Transports assure gratuitement les services de soutien administratif nécessaires. Un administrateur, nommé par le gouverneur en conseil et relevant du ministre des Transports, est chargé du fonctionnement de la Caisse.

But

La Caisse vise à indemniser toute partie réclamante qui a pris sans succès des mesures raisonnables en vue de recouvrer du propriétaire du navire le coût des travaux correctifs qui ont été exécutés ou le montant de biens perdus ou endommagés à la suite du déversement de polluants. Selon les circonstances propres à chaque cas, l'administrateur de la Caisse doit verser à la partie réclamante la différence entre le montant réclamé et la limite de responsabilité du propriétaire du navire, tout montant demeuré impayé après que des mesures raisonnables aient été prises en vue d'un recouvrement, tout montant dû par un navire qu'on ne peut identifier et tout intérêt exigible sur des paiements en retard.

Le tableau 3-29 donne un bilan pour la période se terminant le 30 septembre 1990.

Tableau 3-29 : Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

(en milliers de dollars)	au 30 septembre 1990
Perceptions nettes (février 1972 à septembre 1976)	34 866
Plus : Intérêt et amendes portés au crédit de la Caisse	140 142
	175 008
Moins : Frais administratifs	678
Règlement des réclamations	3 410
	4 088
Solde de la Caisse	170 920

4. Détails sur les mandats légaux

En plus des principales lois citées à la page 1-18, les activités de Transports Canada sont régies par les lois suivantes:

Politiques et Coordination : Les lois qui suivent régissent les fonctions qu'effectue cette Activité: la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada. La prestation de certains services de traversier fait également partie du mandat du Ministre tel que l'exigent les articles 31 et 32 des conditions de l'union avec Terre-Neuve et des conditions en vertu desquelles l'Île-du-Prince-Édouard est entrée dans la Confédération. Aussi, les dispositions visant les sociétés de l'État de la Loi sur l'administration financière ont une grande incidence sur les rapports entre l'Activité des Politiques et de la Coordination et le CN, Marine Atlantique S.C.C., VIA Rail, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Marine/Garde côtière canadienne : Les lois suivantes s'appliquent aux fonctions fédérales visant les voies et les terminaux maritimes: la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques, la Loi sur le pilotage, la Loi sur les commissions de port, la Loi sur les commissaires du port de Toronto, la Loi sur les commissaires du port de Hamilton, la Loi sur les havres publics et les installations portuaires et la Loi sur le transport des marchandises par eau.

Aviation : La Loi sur l'aéronautique exige que le ministre des Transports contrôle et réglemente l'aviation civile et supervise toutes les questions liées à l'aéronautique civile, y compris les services de navigation aérienne.

Aéroports : En vertu de cette même loi, le Ministre doit aménager, exploiter et entretenir les aéroports.

Surface : Les lois suivantes régissent l'Activité des transports de surface: la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, la Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Administration du Ministère : La principale loi régissant cette activité est la Loi sur l'administration financière.

Un résumé complet des Statuts dont Transports Canada est directement responsable et de ceux qu'il administre.

Statuts administrés par Transports Canada

Loi sur l'aéronautique (SRC 1985 c. A-2) telle que modifiée
Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (SRC 1985 c. A-12) telle que modifiée
Loi sur la marine marchande du Canada (SRC 1985 c. S-9) telle que modifiée
Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne (SRC 1985 c. C-12) telle que modifiée
Loi sur le Ministère des transports (SRC 1985 c. T-18) telle que modifiée
Loi sur les chemins de fer du gouvernement (SRC 1985 c.G-7) telle que modifiée
Loi sur les commissaires du port de Hamilton (SC 1912 c. 98) telle que modifiée

Statuts administrés par Transports Canada (suite)

Loi sur les Commissions de port (SRC 1985 c. H-1) telle que modifiée
Intercolonial and P.E.IB. Railways Employees' Provident Fund Act (SC 1907 c. 22) telle que modifiée
Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne (SRC 1970 c. W-3) telle que modifiée
Loi sur le Code maritime (SC 1977-1978 c. 41) non en vigueur)
Meaford Harbour Act (1866 c. 78, SC 1907-08 c. 46)
Loi sur les gardiens du port de Montréal (SC 1980-81-82-83 c. 8)
Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles (SRC 1985 c. M-9) telle que modifiée (non en vigueur)
Loi sur la sécurité des véhicules automobiles (SRC 1985 c. M-10)
Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile (SRC 1985 c. M-11)
Loi de 1987 sur les transports nationaux (SC 1987 c. 34) telle que modifiée
Loi sur la protection des eaux navigables (SRC 1985 c. N-22) telle que modifiée
Ontario Harbours Agreement Act (SC 1963 c. 39)
Loi sur les billets de transport (SRC 1985 c. P-3)
Loi sur le pilotage (SRC 1985 c. P-14) telle que modifiée
Loi sur les ports et installations de port s publics (SRC 1985 c. P-29) telle que modifiée
Loi sur les gardiens du port de Québec (SC 1980-81-82-83 c. 8)
Loi sur les chemins de fer (SRC 1985 c. R-3) telle que modifiée
Loi sur la sécurité ferroviaire (SC 1988 c. 40)
Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs (SRC 1985 c. S-1)
Loi sur les téléphériques (SRC 1970 c. T-2) telle que modifiée (non en vigueur)
Loi de 1911 sur les commissaires du havre de Toronto (SC 1911 c. 26) telle que modifiée
Loi de 1985 sur les commissaires du havre de Toronto (SC 1986 c. 10)
Loi sur les transports (SRC 1985 c. T-17) telle que modifiée
Loi sur le transport des marchandises dangereuses (SRC 1985 c. T-19) telle que modifiée

5. Sommaires du financement par voie de crédits - Sociétés d'État

Les tableaux 3-30 à 3-34 montrent les détails du financement par voie de crédits aux sociétés d'État. Pour 1991-1992, les paiements aux sociétés d'État représentent 19,3 % des dépenses brutes, soit 30,3 % des dépenses nettes du ministère. Le tableau 3-36 présente une analyse de tendance, pour les 6 dernières années, des paiements aux Sociétés d'État et autres corporations. Quand aux pourcentages de moins de 0,1%, ils ne sont pas reflétés. De l'information additionnelle sur les opérations de ces sociétés est fournie dans la Partie II du Budget des dépenses.

Tableau 3-30 : Société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Budget des dépenses 1990-1991	Différence
Dépenses de fonctionnement	**37 253**	40 073	(2 820)
Intérêt et autre revenu	**(657)**	(8 426)	7 769
Dépenses de fonctionnement nettes	**36 596**	31 647	4 949
Moins:			
Articles hors caisse	**1 079**	1 209	(130)
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	**35 517**	30 438	5 079
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	**58**	192	(134)
Total des besoins budgétaires	**35 575**	30 630	4 945

* Péage discontinué en 1990.

Tableau 3-31 : La Société canadienne des ports

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Budget des dépenses 1990-1991	Différence
Dépenses en capital:			
Sept-Îles - Quebec - Gare ferroviaire et infrastructure par le Consortium Allouette	**32 000**	20 300	11 700
Churchill - Système de contrôle de la poussière et de chauffage	**350**	1 850	(1 500)
Société du Port de St.John's- Investissement en capital - propriété Hammerson	**-**	1 200	(1 200)
Total des besoins budgétaires	**32 350**	23 350	9 000

Tableau 3-32 : Marine Atlantique S.C.C.

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Budget des dépenses 1990-1991	Différence
Dépenses de fonctionnement	**220 619**	228 357	(7 738)
Recettes provenant des usagers	**(79 216)**	(75 600)	(3 616)
Dépenses de fonctionnement nettes	**141 403**	152 757	(11 354)
Moins:			
Articles hors caisse	**(20 690)**	(30 957)	10 267
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	**120 713**	121 800	(1 087)
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	**23 845**	15 000	8 845
Total des besoins budgétaires	**144 558**	136 800	7 758

Tableau 3-33 : VIA Rail Canada

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Budget des dépenses 1990-1991	Différence
VIA Rail Canada Inc.	**411 900**	435 000	(23 100)
Total des besoins budgétaires	**411 900**	435 000	(23 100)

Tableau 3-34 : Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

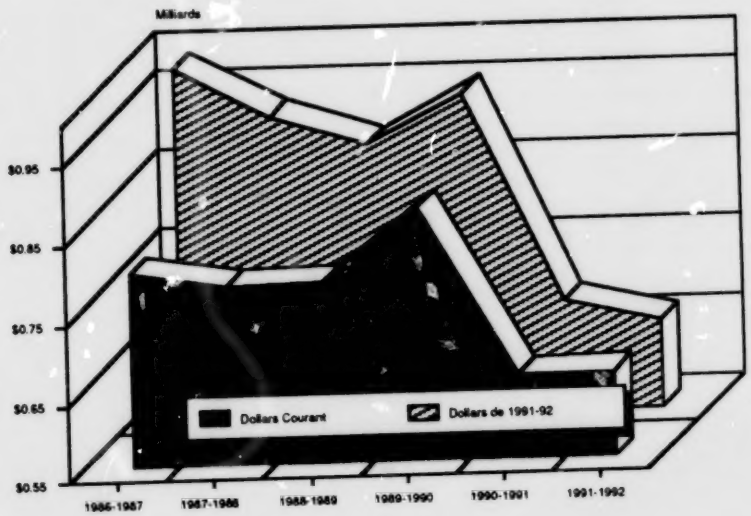
(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Budget des dépenses 1990-1991	Différence
Dépenses en capital :			
Remise en état du canal Welland	**28 700**	27 300	1 400
Total des besoins budgétaires	**28 700**	27 300	1 400

Tableau 3-35 : Analyse de tendance - Paiements aux Sociétés d'État et autre corporations

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988	Réel 1986-1987	Total de 6 ans	Pourcent
Ponts J. Carter et Champlain	35 575	32 630	13 948	8 783	6 229	3 853	101 018	2,2
Société canadienne des Ports	32 350	20 050	32 053	2 775	2 144	12 993	102 365	2,3
Marine Atlantique	144 558	136 800	265 467	126 481	127 604	179 797	985 807	21,6
Via Rail	411 900	432 500	421 120	607 438	604 205	535 768	3 106 431	68,7
Administration de la voie maritime du St Laurent	28 700	27 300	26 900	25 400	24 500	132 000	146 000	3,2
Administration de Pilotage	-							
Atlantique	-	200	492	444	460	460	1 596	-
Laurentide	-	375	1 260	1 587	1 543	1 282	6 460	0,1
Grands Lacs	-				1 019		1 019	-
Pacifique	-						-	-
Compagnie de Navigation Canartic	6 672	5 439	7 531	5 964	5 855	4 777	37 794	0,8
Autres						25 996	25 996	0,6
Chantiers maritimes de Terre-Neuve	-				2 000	13 622	15 622	0,3
Place du Havre Canada	-							
Chemis de fer nationaux	9	37	83	113	233	813	1 288	-
Commission du port de Hamilton	-					1 160	1 160	-
Coasts Ferries Ltd.	-				75		75	-
	659 764	656 678	868 984	779 033	775 851	793 721	4 532 631	100,0
% de variation par rapport à l'année précédente	0,5	-24,4	11,5	0,4	-2,3			

Graphiquement, la tendance à la diminution des subventions est plus évidente. Toutes les données qui figurent au tableau 3-36 ont été converties en dollars constants de 1991-1992.

Tableau 3-36 : Paiements aux Sociétés d'Etat (dollars de 1990-1991)



Index

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent **1-4**, **1-6**, **1-7**, **1-18**, **1-20**, **2-1**, **2-2**, **2-9**, **2-31**, **3-44**, **3-47**
Administration de pilotage **1-8**, **3-48**
- Atlantique **1-4**, **2-31**
- Grands Lacs **2-31**
- Laurentides **1-4**, **2-17**, **2-31**
- Pacifique **2-31**

Administration du Ministère
- Besoins nets en ressources de l'Activité **2-70**
- Dépenses **2-69**, **2-70**, **2-71**, **2-72**, **2-73**, **2-74**
- Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1991-1992 **2-72**
- Objectif **2-69**
- Paiements de transfert **2-70**, **2-72**, **3-32**
- Recettes **2-70**, **2-73**
- Recettes et recouvrement **2-70**, **2-71**
- Résultats de l'activité et liens avec les ressources **2-73**
- Résultats financiers **2-72**
- Sous-objectifs **2-69**
- Subventions et contributions **2-71**

Aéroports
- Besoins nets en ressources de l'Activité **2-49**
- Dépenses **2-49**, **2-50**, **2-51**, **2-53**
- Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1991-1992 **2-50**
- Objectif **2-49**
- Paiements de transfert **3-31**
- Recettes **2-49**, **2-50**, **2-51**, **2-52**, **2-53**
- Recettes et recouvrements **3-37**
- Recouvrement **2-50**, **2-51**, **2-52**, **2-53**
- Résultats financiers **2-51**, **2-54**
- Subventions et contributions **2-53**
- Transfert **2-49**, **2-50**, **2-54**

Aide au passage des navires **2-11**
Aides flottantes et fixes **2-18**, **2-19**
Amélioration des passages à niveau **3-32**
Autonomie **1-18**, **2-49**
Aviation
- Besoins nets en ressources de l'Activité **2-34**
- Dépenses **2-34**, **2-35**, **2-36**, **2-37**, **2-38**, **2-41**, **2-43**, **2-45**, **2-46**, **2-47**, **2-48**
- Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1991-1992 **2-36**
- Direction et administration **2-33**, **2-34**, **2-36**, **2-47**, **2-48**
- Objectif **2-33**
- Paiements de transfert **3-31**
- Recettes **2-34**, **2-35**, **2-37**, **2-38**, **2-41**, **2-45**
- Recettes et recouvrements **3-36**

Résultats financiers **2-36**
Subventions et contributions **2-34, 2-35, 2-37, 2-38, 2-41, 2-45, 2-47**
Bureau de la sécurité des transports **1-23, 2-46**
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les Hydrocarbures **3-43**
Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) **2-62**
Centre d'essais pour véhicules automobiles **2-56**
Commissions de port **1-19, 2-12, 2-27, 3-44, 3-45**
Compagnie de navigation Canarctic Limitée **1-18, 1-19, 1-20, 2-12, 2-13, 2-14, 2-30**
Consommation de carburant **2-59, 2-66, 3-44, 3-45**
Décès **2-59, 2-61, 2-65, 2-67**
Déchets biomédicaux **1-24**
Déglaçage et opérations dans l'Arctique **2-11, 2-12, 2-16, 2-20**
Dépenses
En capital **3-4**
Administration du Ministère **3-22**
Aéroports **3-17**
Aviation **3-11**
Marine **3-7**
Embarcations de sauvetage côtier **2-24**
Ententes de développement économique et régional (EDER) **2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 3-29, 3-30**
Exploitation ferroviaire **2-61**
Émissions des véhicules **1-11, 1-21, 1-24, 1-27, 2-55, 2-59, 2-66**
Évaluations environnementales **1-24**
Flotte de la Garde côtière canadienne **1-25, 2-11, 3-23**
Fonds renouvelables des aéroports **2-49**
Frais de contrôle aérienne **2-51**
Frais généraux de gestion **2-51**
Gestion des glaces **2-11, 2-20**
Havres et ports publics **1-28, 2-12, 2-15, 2-16, 2-26**
Havres et ports publics — Distribution par région **2-26, 2-27**
HAZMAT **2-23**
Hélicoptères légers améliorés **1-26**
Hydrocarbures (HC) **1-3, 2-66, 3-43**
Inspections **1-25, 1-27, 2-22, 2-42, 2-61, 2-62**
Inspections de navires **2-22**
Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile **2-66, 3-44, 3-45**
Loi sur la sécurité des véhicules automobiles (LSVA) **2-66, 3-44, 3-45**
Loi sur la sécurité ferroviaire **1-27, 2-55, 2-60, 3-45**
Loi sur le transport des marchandises dangereuses **1-24, 1-27, 3-44, 3-45**
Loran C **2-11, 3-7**
Marchandises dangereuses **1-21, 2-22, 2-23, 3-32**
Marine Atlantique S.C.C. **1-4, 1-6, 1-7, 1-8, 1-18, 1-20**
Marine Atlantique S.C.C. **2-4**
Marine Atlantique S.C.C. **3-44, 3-47, 3-48**
Marine/Garde côtière canadienne
Besoins nets en ressources de l'Activité **2-12**
Description **2-11**
Dépenses **2-12, 2-13, 2-14, 2-15, 2-16, 2-17, 2-18, 2-20, 2-22, 2-24, 2-26, 2-28, 2-29, 2-30, 2-31**
Dépenses et recettes estimées de l'Activité en 1991-1992 **2-15**

Direction et administration **2-12**, **2-15**, **2-16**, **2-28**, **2-29**
Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité **2-17**
Objectif **2-11**
Paiements de transfert **3-30**
Programme d'immobilisations selon les éléments du plan d'investissement **2-15**
Recettes **2-12**, **2-16**, **2-18**, **2-20**, **2-22**, **2-24**, **2-26**, **2-28**, **2-30**, **2-31**
Recettes et recouvrements **3-35**
Résultats financiers **2-16**, **2-30**
Résultats financiers de 1989-1990 **2-16**
Subventions et contributions **2-13**, **2-14**, **2-17**, **2-18**, **2-20**, **2-22**, **2-24**, **2-26**, **2-30**, **2-31**
Multimodal **1-18**, **1-23**
N.M. Arctic **2-12**
Navires spécialisés de recherche et sauvetage **2-24**
NGCC John Cabot **2-11**, **2-20**
NGCC Louis S. Saint-Laurent **1-25**, **3-7**, **3-10**, **3-23**
North Water Navigation Ltd. **2-30**
NOx **2-66**
Office national des transports **1-18**, **2-60**
Opération Gareautrain **2-57**, **3-32**
Paiements de transfert **3-1**, **3-28**, **3-31**, **3-32**
Passages à niveau **1-24**, **1-27**, **2-55**, **2-58**, **2-60**
Permis **1-10**, **1-23**, **1-28**, **2-42**, **2-60**, **2-63**, **2-64**, **2-66**
Plan d'investissement de la flotte **2-15**, **3-7**
Plans d'intervention d'urgence **2-62**
Politiques et coordination **2-7**
Besoins nets en ressources de l'activité **2-1**
Description **2-1**
Dépenses **2-1**, **2-2**, **2-3**, **2-4**, **2-5**, **2-6**, **2-7**, **2-9**
Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1991-1992 **2-3**
Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité **2-5**
Objectif **2-1**
Paiements de transfert **3-29**
Recettes **2-1**, **2-4**, **2-6**, **2-7**, **2-9**
Rendement **2-5**, **2-9**
Résultats financiers de 1989-1990 **2-3**
Subventions et contributions **2-2**, **2-3**, **2-4**, **2-5**, **2-6**, **2-7**, **2-9**
Pollution **1-11**, **1-22**, **1-23**, **2-12**, **2-22**, **2-23**, **2-66**, **3-43**, **3-44**
Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. **1-4**, **1-5**, **1-7**, **1-18**, **1-20**, **2-1**, **2-2**, **2-3**, **2-5**, **2-9**, **3-46**
Prêt à la ville de Montréal **3-39**
Prêts impayés **3-38**, **3-39**
Programme de modernisation des radars (RAMP) **2-39**, **3-24**
Programme de surveillance des phares **1-26**
Programme des aéroports locaux et locaux-commerciaux **2-52**
Programmes d'amélioration des routes **2-2**, **2-3**, **2-4**, **3-29**
Programmes de sécurité **1-28**, **2-12**, **2-60**, **2-61**
Protection du milieu marin et nettoyage à la suite des déversements **1-28**
Radar **1-26**, **2-33**, **2-46**, **3-8**, **3-11**, **3-13**, **3-24**
Radiophares **2-11**, **3-13**
Ravitaillement de l'Est de l'Arctique **2-16**, **2-20**

Recherche et sauvetage (navires de type 500) **1-25**
Recherche et sauvetage maritimes **2-12**, **2-15**, **2-16**, **2-24**, **3-7**
Recouvrement **1-5**, **1-9**, **1-16**, **2-16**, **2-20**, **3-35**
Recouvrement des coûts des aides à la navigation **1-23**
Réforme de la réglementation économique **1-28**, **2-39**, **2-59**
Réglementation maritime **2-12**, **2-15**, **2-16**, **2-22**
Réseau national d'aéroports civils **2-49**
Résultats financiers **1-2**
Services de déglaçage **1-25**, **2-20**
Services de traversier **2-1**, 2-2, **2-3**, **2-4**, **3-29**, **3-44**
Sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin **1-11**, **1-21**, **1-22**
Sécurité ferroviaire **1-10**, **1-24**, **1-27**, **1-28**, **2-55**, **2-56**, **2-57**, **2-58**, **2-60**, **2-61**
Sécurité routière et réglementation automobile **1-24**, **1-27**, **2-55**, **2-57**, **2-65**
Sièges d'auto pour enfants **2-65**
Société canadienne des ports **1-4**, **1-5**, **1-7**, 1-8, **1-18**, **1-20**, **2-1**, **2-3**, **2-4**, **2-9**, **3-38**, **3-44**, **3-46**, **3-48**
Sociétés d'État 1-7, 1-13, 1-14, 1-15, 1-18, 1-19, 1-25, 2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 2-7, 2-8, 2-9, 2-10, 2-69, 3-1, 3-5, 3-38, 3-46
Sociétés d'État et autres corporations **1-18**, **2-12**, **2-13**, **2-14**, **2-17**, **3-48**
Stations radio **2-11**, **2-18**, **3-8**
Subventions **1-5**, **1-16**, **1-25**
Subventions en remplacement d'impôts **2-50**
Subventions et contributions **1-4**, **1-8**, **1-13**, **1-14**, **1-15**, **3-5**
Surface
- Besoins nets en ressources pour l'activité **2-55**
- Dépenses **2-55**, **2-56**, **2-57**, **2-58**, **2-59**, **2-60**, **2-62**, **2-65**, **2-68**
- Direction et administration **2-55**, **2-57**, **2-68**
- Objectif **2-55**
- Paiements de transfert **3-32**
- Planification d'urgence et opérations **2-55**, **2-57**, **2-59**
- Recettes **2-55**
- Recettes et dépenses prévues pour l'activité en 1991-1992 **2-57**
- Résultats financiers **2-57**
- Subventions et contributions **2-56**, **2-57**, **2-58**, **2-60**, **2-62**, **2-65**

Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) **2-39**
Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS) **2-39**
Système d'atterrissage micro-ondes **3-11**
Systèmes de navigation maritime **2-11**, **2-12**, **2-15**, **2-16**, **2-18**, **3-7**
Taxe de transport aérien **1-12**, **1-14**, **3-33**, **3-34**, **3-35**, **3-36**, **3-37**
TPS **1-21**, **2-56**
Train **1-28**, **2-61**
Transfert **1-7**, **1-10**, **1-13**, **1-24**, **2-13**, **2-14**, **2-35**, **2-37**
Transport des marchandises dangereuses **1-11**, **1-24**, **1-27**, **2-55**, **2-56**, **2-57**, **2-58**, **2-62**, **2-63**, **2-64**
Transport des produits chimiques et d'autres substances dangereuses en milieu marin (HAZMAT) **1-23**
Urgence **1-11**, **1-20**, **1-23**, **1-27**, **2-12**, **2-49**, **2-55**, **2-57**, **2-58**, **2-59**, **2-63**, **2-69**
VHF **3-9**, **3-11**, **3-12**, **3-13**
VIA Rail Canada Inc **1-4**, **1-6**, **1-7**, **1-8**, **1-18**, **1-20**, **2-1**, **2-2**, **2-3**, **2-4**, **2-7**, **3-44**, **3-47**, **3-48**
Volumes de circulation aérienne **2-52**, **2-54**